Mittwoch, 22. Januar 1986 - D * * *

Axel Springer Verlag AG, Postfach 10 08 64, 4300 Essen 1, Tel. 0 20 54 / 10 11
Wichtige Telefon-Nummern der WELT: Zentralredaktion Bonn (02 28) 304-1 / Anzeigenannahme Kettwig (0 20 54) 10 15 24 / Vertriebsabteilung Hamburg (040) 347-1 – Pflichtblatt an allen deutschen Wertpapierbörsen

DIE WELT

UNABHÄNGIGE TAGESZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

Nr. 18 - 4.W.- Preis 1,20 DM - 1 H 7109 A

Belgien 38,00 bfr, Dänemark 8,75 dkr, Frankreich 7,00 F, Griechenland 140 Dr, Großbritannien 65 p, Italien 1500 L, Jugoslawien 275,00 Din, Luxemburg 28,00 lfr, Niederlande 2,20 hfl, Norwegen 7,50 nkr, Österreich 14 öS, Portugal 115 Esc, Schweden 6,50 skr, Schweiz 2,00 sfr, Spanien 170 Pts, Kanarische Inseln 185 Pts.

TAGESSCHAU

POLITIK

Streikparagraph: Die CSU hat die Bundesregierung davor gewarnt, ihre Vorlage zur Änderung des Paragraphen 116 Arbeitsförderungsgesetz noch umzustoßen oder zu verwässern. Der auch von der CSU mitgetragene Entwurf sei „das Äußerste", was noch vertretbar sei, ohne die ganze Neuregelung hinfällig werden zu lassen, sagte der Leiter der bayerischen Staatskanzlei, Stoiber. FDP-Generalsekretär Haussmann kündigte in einem Interview der „Bild"-Zeitung an, er werde die jüngsten Äußerungen des CDU-Gewerkschafters Fehrenbach zum Thema der kommenden Koalitionsgespräche machen. (S. 12)

Verbot: Zu einem Zwischenfall kam es während des Staatsakts im Prager Künstlerhaus Rudolfinum für den verstorbenen tschechischen Literatur-Nobelpreisträger Jaroslav Seifert. Die Polizei hinderte das Prager ARD-Team gewaltsam daran, Gespräche mit der vor dem Rudolfinum wartenden Menge aufzunehmen.

Terrorismus: In einer für kommunistische Verhältnisse ungewöhnlich scharfen Form verurteilte der jugoslawische Außenminister Dizdarevic den internationalen Terrorismus bei seinem Besuch in Bonn. Ihm fielen immer mehr unschuldige Menschen zum Opfer und er gefährde ernsthaft den Frieden und die Sicherheit in der Welt. (S. 12)

Infiltriert? In der Sowjetunion ausgebildete Agentinnen haben nach Informationen der britischen Wehrzeitschrift „Jane's Defence Weekly" die Reihen der sogenannten Friedensfrauen unterwandert, die sich vor dem US-Stützpunkt Greenham Common bei London im Dauerprotest gegen die Stationierung von Marschflugkörpern befinden. (S. 2)

Abe in Bonn: Nähere Aufschlüsse über die jüngsten Gespräche des sowjetischen Außenministers Schewardnadse in Tokio erwartet die Bundesregierung von dem heute beginnenden Besuch des japanischen Außenministers Abe in Bonn.

Sikhs: Die Polizei in Neu-Delhi hat einen Extremisten der Glaubensgemeinschaft der Sikhs verhaftet, der am kommenden Sonntag bei der jährlichen großen Parade in Delhi zum „Tag der Republik" ein Handgranatenattentat auf „wichtige politische Führer" geplant hatte. Der Mann war mit einer Pistole und einer Handgranate der Armee bewaffnet.

Eklat: Der iranische Staatspräsident Khamenei hat in Harare ein Staatsbankett zu seinen Ehren platzen lassen, weil Wein ausgeschenkt werden sollte und drei unverschleierte Frauen – zwei simbabwische Ministerinnen und die Frau von Präsident Canaan Banana – anwesend waren.

Nichts weiter als ein anderer Staat?

Verträge der Bundesrepublik mit der „DDR" müssen von einer juristischen Gleichstellung ausgehen. Das verführt dazu, die Systeme für gleichwertig zu halten – und die Kriterien der Wahrheit, der Freiheit und der Demokratie in den Hintergrund zu drängen. Das meint Professor Wolfgang Seiffert im zweiten Teil seiner Serie. Seite 4

WIRTSCHAFT

Exportkredite: Bei den Auseinandersetzungen um die Eindämmung der Subventionen für Exportkredite mußten die Bundesrepublik und die Niederlande in der EG eine Niederlage hinnehmen. Gegen ihre Stimmen beschloß der Finanzministerrat ein Mandat für die Verhandlungen in der OECD. (S. 13)

Commerzbank: Für das abgelaufene Geschäftsjahr ist eine Dividendenerhöhung um zwei auf acht DM pro 50-DM-Aktie geplant. Die Bilanzsumme stieg um rund zehn Milliarden auf mehr als 82 Milliarden DM, das Betriebsergebnis um 38 Prozent auf erstmals eine Milliarde DM. (S. 15)

Tourismus: An dem für 1986 erwarteten sehr guten Reisejahr hoffen auch die deutschen privaten Busunternehmen zu partizipieren. Für dieses Jahr wird mit zweistelligen Zuwachsraten gerechnet. Wichtigster Markt sind Kurzreisen und Ausflüge. (S. 15)

Börse: Trotz kräftiger Rückschläge blieb die Stimmung an den Aktienmärkten zuversichtlich. Der Rentenmarkt war gut behauptet. WELT-Aktienindex 291,32 (300,66). BHF-Rentenindex 105,285 (105,292). BHF Performance Index 100,475 (100,454). Dollarmittelkurs 2,4595 (2,4740) Mark. Goldpreis pro Feinunze 356,50 (351,00) Dollar.

KULTUR

Malerei: Die Ausstellung „Paris, von japanischen Malern gesehen" im Musée Carnavalet bietet dem Besucher Überraschungen. Zum einen entdeckt er hier ihm unbekannte Aspekte von Paris, und zum anderen kann er feststellen, daß Japaner wie gute europäische Maler der entsprechenden Epoche zu malen verstehen. (S. 19)

Oper: Mit sinnlichen Verführungskünsten einer Prinzessin und mit exotischen Düften des Orients hat die Neuinszenierung von Richard Strauss' Oper „Salome" in Zürich nichts im Sinn. Bei Jorge Lavelli spielt die Geschichte in einer Endzeit, die bevölkert ist von Huren und von Wahnsinnigen. (S. 19)

SPORT

Tennis: Claudia Kohde verlor das Finale in Worcester (Massachusetts) gegen die Amerikanerin Martina Navratilova mit 6:4, 1:6, 4:6. Dafür bekam sie eine Prämie von 20 000 Dollar. (S. 9)

Fußball: Als einziger deutscher Schiedsrichter wurde Volker Roth aus Salzgitter vom Internationalen Fußball-Verband (FIFA) für die Weltmeisterschaft im Juni in Mexiko nominiert.

AUS ALLER WELT

Scheckkarten-Betrug: Wie leicht es ist, die Geldautomaten der Banken zu täuschen, zeigt ein Fall in Köln, bei dem in diesen Tagen zwei Männer 80 000 Mark ergaunerten. (S. 20)

Lepra: Mit rund vier Millionen Menschen stellt Indien ein Drittel der Leprakranken der Welt. Dabei ist die Krankheit durchaus nicht zwangsweise tödlich oder entstellend, wenn sie nur rechtzeitig erkannt und behandelt würde. Die Regierung in Delhi setzt jetzt auf Aufklärung und Hilfe zur Selbsthilfe. (S. 20)

Wetter: Weiter bewölkt und regnerisch. Bis 8 Grad.

Außerdem lesen Sie in dieser Ausgabe:

Washington: Bonn soll keine Technologie an Libyen liefern

Whitehead will Verbündete mit Vorschlägen „nicht unter Druck setzen"

BERNT CONRAD, Bonn

Die amerikanische Regierung hat ihre Bemühungen, die Westeuropäer zu Sanktionen gegen Libyen zu bewegen, noch nicht aufgegeben. So hat der stellvertretende US-Außenminister, John Whitehead, der Bundesregierung vier konkrete Maßnahmen vorgeschlagen, die zur Isolierung von Staatschef Khadhafi und damit zur Eindämmung des internationalen Terrorismus beitragen sollen. Sie reichen von einer Reduzierung der deutschen Ölimporte aus Libyen und einer Einschränkung des Luftverkehrs zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Tripolis bis zur Einstellung der Lieferung hochentwickelter Technologie und einer schärferen Kontrolle der libyschen Botschaft in Bonn.

Whitehead, der mit Außenminister Genscher, Wirtschaftsminister Bangemann, Innenminister Zimmermann und Kanzleramtsminister Schäuble in Bonn zusammentraf, äußerte die Hoffnung, daß sich die Bundesregierung zu den vorgeschlagenen Maßnahmen als Ergänzung des von Washington verhängten Wirtschaftsboykotts bereitfinden werde. Er bezeichnete seine Gespräche als wertvoll, kooperativ und befriedigend.

Der Abgesandte Präsident *Reagans betonte, Amerika* erwarte von seinen Verbündeten nicht, daß sie exakt die gleichen Maßnahmen wie Washington ergriffen. „Aber wir glauben ganz entschieden, daß die Welt nicht müßig dabeisitzen kann, wenn Khadhafi die brutale Ermordung unschuldiger Männer, Frauen und Kinder rühmt." Er selbst habe der Bundesregierung Beweise dafür vorgelegt, daß Libyen terroristische Gruppen für Attentate der jüngsten Zeit bezahlt sowie mit Waffen, Munition und Pässen versorgt habe. In Libyen gebe es auch zwölf Ausbildungslager für Terroristen.

Im einzelnen – so Whitehead gestern vor der Presse – habe er der Bundesregierung folgende „Bereiche" genannt, in denen Bonn etwas tun könnte:

- Die Bundesrepublik Deutschland habe 1985 Öl im Wert von 2,1 Milliarden Dollar in Libyen gekauft. Damit liege sie neben Italien an der Spitze. „Wir haben darüber gesprochen, ob es nicht hilfreich wäre, die Abhängigkeit vom libyschen Öl zu reduzieren."
- Die Lufthansa fliege dreimal wöchentlich nach Tripolis und die libysche Fluggesellschaft fliege im gleichen Rhythmus die Bundesrepublik *an. Bonn sollte prüfen, ob es im deutschen* Interesse liege, diese Flüge fortzusetzen, die den Libyern die Möglichkeit gäben, Terroristen und Material für Attentate nach Deutschland zu bringen.
- Aus der Bundesrepublik würden hochentwickelte Geräte wie Computer und Kommunikationssysteme nach Libyen geliefert. Obwohl es sich nicht um militärisches Gerät handele, könnten sie für militärische Zwecke benutzt werden. Deshalb sollte die Bundesregierung Restriktionen erwägen.
- Es sei festgestellt worden, daß die libyschen Botschaften, „Volksbüros" genannt, in der ganzen Welt dazu dienten, Terroristen zu unterstützen und sie mit Waffen zu versorgen. Die *Bundesrepublik sollte deshalb die libysche* Botschaft in Bonn schärfer im Auge behalten.

„Wir setzen Bonn mit diesen Vorschlägen nicht unter Druck", betonte Whitehead. Aber die westlichen Regierungen könnten mit Khadhafis Regime nicht einfach „business as usual" betreiben, ohne damit die von Libyen unterstützten Terroristen zu ermutigen.

DER KOMMENTAR

Argumente der USA

BERNT CONRAD

Der stellvertretende amerikanische Außenminister Whitehead hat die Diskussion über denkbare deutsche Maßnahmen zur Isolierung des libyschen Staatschefs Khadhafi belebt. Der Bundesregierung dürfte es jetzt schwerfallen, einerseits ihre Abneigung gegen Wirtschaftssanktionen beizubehalten und gleichzeitig den internationalen Terrorismus zu verdammen.

Was Whitehead im einzelnen als Beiträge Bonns zur Eindämmung des Terrorismus vorgeschlagen hat, klingt plausibel. Am einfachsten würde seine Anregung zu realisieren sein, die libysche Botschaft in der Bundeshauptstadt, „Volksbüro" genannt, schärfer unter die Lupe zu nehmen. Auch die Bundesregierung weiß, daß dort nicht alles mit rechten Dingen zugeht.

Die drei anderen Vorschläge des Amerikaners – Einschränkung des Luftverkehrs mit Tripolis, Einstellung des Exports hochentwickelter Technologie und vor allem Reduzierung der Ölimporte aus Libyen – berühren unmittelbare deutsche Wirtschaftsinteressen und werden deshalb in Bonn kaum akzeptiert werden. Einfach vom Tisch zu wischen aber sind sie nicht. Denn erstens handelt es sich dabei keineswegs um einen allgemeinen Boykott, wie ihn Präsident Reagan praktiziert, sondern um begrenzte Maßnahmen. Und zweitens muß die These Whiteheads, bei der erstrebten Isolierung Khadhafis wiege die Moral schwerer als politische und wirtschaftliche Erwägungen, sehr ernst genommen werden.

Amerika in seinem Kampf gegen die Hintermänner der Attentate von Wien und Rom allein zu lassen, wäre nicht nur unsolidarisch, sondern verstieße auf längere Sicht gegen elementare deutsche Interessen. Die Bundesregierung wird wieder die Forderung hören, um einem Freund und Verbündeten bei der Abwehr gemeinsamer Gefahren beizustehen, müsse man auch bereit sein, in beschränktem Umfang ökonomisch zurückzustecken.

Belgien: Neuer Schlag gegen Terroristen

Brüsseler Polizei fiel „Todesliste" in die Hände / Bomben-Konstrukteur verhaftet

HELMUT HETZEL, Brüssel

Die in Belgien agierenden „Kämpfenden Kommunistischen Zellen" (CCC) hatten Pläne, eine Reihe von Richtern, Politikern, Bankiers und leitenden Polizeibeamten zu ermorden. Das geht aus Dokumenten hervor, die der Brüsseler Polizei jetzt bei der Durchsuchung einer von Terroristen benutzten Wohnung in die Hände fielen. An der Spitze dieser „Todesliste" soll der Name des christdemokratischen belgischen Premierministers Wilfried Martens stehen. Auch detaillierte Pläne für eine Reihe geplanter neuer Bombenanschläge sowie Waffen und Sprengstoff fand die Polizei in der Wohnung.

Gleichzeitig gelang den belgischen Sicherheitskräften mit der Verhaftung des 25jährigen Studenten Luc van Acker ein neuer schwerer Schlag gegen den organisierten Terrorismus. *Van Acker soll der Bombenkonstrukteur* der CCC gewesen sein. Er selbst jedoch behauptet, zu einer sich „Revolutionäre Front der Proletarischen Aktion" (FRAP) nennenden Gruppe zu gehören. Offen sei in diesem Zusammenhang allerdings noch, ob die FRAP als der logistische Arm der CCC oder als CCC-unabhängige Organisation operiert habe. Die Verbindungen zwischen van Acker und der CCC aber seien sehr eng gewesen. Weiter geht aus den beschlagnahmten Papieren eindeutig hervor, daß die bereits im August letzten Jahres verhaftete Chantal Paternostre die Chefin der sich als FRAP bezeichnenden Terrorgruppe ist.

Mit der spektakulären Festnahme des gesamten CCC-Führungsquartetts (darunter der mutmaßliche Kopf der CCC, Piere Carette) im Dezember vergangenen Jahres scheinen die belgischen Sicherheitskräfte nunmehr mit ihren neuerlichen Fahndungserfolgen ihrem Ziel, die gesamte CCC aufzurollen und zu inhaftieren, wieder einen Schritt nähergekommen zu sein. Man vermutet, daß derzeit noch mindestens ein Dutzend CCC-Mitglieder auf freiem Fuß sind.

Parallel zur laufenden Fahndung beabsichtigt das christlich-liberale Brüsseler Kabinett Martens jetzt, die polizeilichen Fahndungsbefugnisse bei der Terrorismusbekämpfung insgesamt weiter auszudehnen. Damit soll garantiert werden, daß die Sicherheitskräfte ihre Aufgabe künftig noch effektiver wahrnehmen können.

In einem in der Regierungskoalition jedoch nicht ganz unumstrittenen Gesetzentwurf, – der voraussichtlich noch in dieser Woche von der belgischen Regierung gutgeheißen und an das Parlament weitergeleitet wird –, schlägt der Initiator dieser Gesetzesvorlage, Justizminister Jean Gol, folgende Veränderungen vor: Schaffung einer juristischen Grundlage für das legale Abhören von Telefongesprächen, eine verbesserte Schießausbildung für alle Polizeibeamten, eine Verschärfung des geltenden Waffengesetzes und die Errichtung einer „nationalen Polizeieinheit" nach dem Vorbild der deutschen Anti-Terror-Gruppe GSG 9.

Peres bereit zu Gesprächen mit Hussein

DW. Den Haag

Israel verhandelt nach den Worten seines Ministerpräsidenten Schimon Peres mit dem jordanischen König Hussein „sehr ernsthaft" über Möglichkeiten, Friedensgespräche zu beginnen. Peres sagte während eines Empfangs im Gebäude des niederländischen Parlaments, seiner Ansicht nach sei der größte Teil des Wegs schon zurückgelegt. Die verbleibenden Probleme bedürften dringend einer Lösung, seien aber nicht unüberwindbar. Die Israelis hätten viel Verständnis für das Palästina-Problem, sagte Peres.

Sein Sprecher Uri Savir dementierte Gerüchte, nach denen ein Treffen des israelischen Regierungschefs mit König Hussein in London, der nächsten Station seiner Europareise, bevorstehen sollte. Nach Angaben eines *israelischen Regierungsbeamten* wird Peres heute in London eine wichtige Rede halten.

Leitartikel Seite 2: Israel und Europa

Karl Benz (am Steuer) in seinem „Patent-Motorwagen" von 1886

WELT-Report 100 Jahre Auto

HOR, Bonn

Eine deutliche Steigerung des Individualverkehrs bis zum Jahre 2000 erwartet Professor Werner Breitschwerdt, Vorstandsvorsitzender der Daimler-Benz AG. In einem Beitrag für den farbigen WELT-Report „100 Jahre Automobil", der dieser Ausgabe beiliegt, hebt er die wirtschaftliche Bedeutung der Fahrzeugfertigung hervor und beschreibt die technische Entwicklung des Autos in den nächsten Jahrzehnten: „Mit Hilfe neuer Technologien werden unsere Autos noch sicherer, sparsamer und umweltfreundlicher." Weitere Themen des Reports: Als die Autos laufen lernten, läuteten die Glocken; Oldtimer-Leidenschaft; in den Entwicklungsstudios hat die Zukunft schon begonnen sowie Elektronik im Auto.



Daimler-Motorkutsche von 1886

SFB-Chef Loewe verliert an Rückhalt

Neue Abwahl-Anträge gegen Intendanten angekündigt / Chefredakteur-Brief erregt Aufsehen

H. R. KARUTZ, Berlin

Nach vorerst abgewehrten, aber erneut angekündigten Abwahl-Anträgen gegen SFB-Intendant Lothar Loewe zwingt die Krise um den Sender offenbar zu neuen Überlegungen auf politischer Ebene. Hinter den Kulissen beraten führende CDU- und FDP-Vertreter – bis hin zu den Parteispitzen in Bonn – über das weitere Vorgehen. Der Regierende Bürgermeister Eberhard Diepgen hatte kürzlich zum erstenmal öffentlich seine „Sorge" über die Situation im SFB geäußert. Selbst im Loewe-Lager, das im Rundfunkrat noch eine zahlenmäßige Mehrheit hat, nimmt die „innere Bindung" an den Intendanten ab.

Lothar Loewe scheiterte am Montag auch bei seinem zweiten Versuch, mit Jürgen Engert, den Chefredakteur seiner Wahl vom Rundfunkrat billigen zu lassen. Am 17. Februar will die Opposition aus frustrierten „Grauen" und parteipolitischen Gegnern des CDU-Protegés Loewe weitere formelle Abwahlanträge einbringen. Am Montag erhielt der Antrag, das Abwahlverfahren auf die Tagesordnung zu setzen, um es in Gang zu bringen, im Rundfunkrat lediglich zehn Stimmen. Allerdings fehlten zwei erklärte Loewe-Gegner unter den 31 Mitgliedern. Gegen den Antrag und somit für Loewe stimmten 15 Rundfunkräte, drei enthielten sich der Stimme. Der Intendant weiß somit nur noch zwischen 15 und 20 Stimmen hinter sich. Zur Abwahl sind aber 21 Stimmen erforderlich. Eine Mehrheit (23 Stimmen) erhielt der Vorstoß, zunächst keinen Chefredakteur zu wählen.

Die große Mehrheit des Gremiums setzte sich damit kühl über den zuvor von Loewe dramatisch formulierten Appell hinweg, durch eine weitere Wahl-Verweigerung die „Funktionsfähigkeit" des Senders und des Intendanten nicht „zu beeinträchtigen". Zugleich erteilte Loewe den Partei-Mauscheleien im Rundfunkrat eine Absage: Er lasse sich „keine Paket-Lösungen aufdrängen". Die tragenden politischen Kräfte auf der Senatsbank im Gremium – CDU-Generalsekretär Klaus Landowsky und FDP-Landesschef Walter Rasch – sowie die SPD-Seite verärgerte Loewe mit der Erklärung: „Nehmen Sie bitte zur Kenntnis, daß derartige Absprachen, die ich als politische Kungeleien bezeichnen würde, für mich unter keinen Umständen verbindlich sind."

Am Rande der Rundfunkratsitzung sorgte ein Brief, den der bei Loewe schlecht gelittene SFB-Chefredakteur Joachim Braun allen 31 Räten geschickt hatte, für Aufsehen. Wie es hieß, machte Braun darin deutlich, daß Journalisten von Rang für einen SFB unter Loewe nicht mehr zu gewinnen seien.

Zu den Abwahlanträgen sagte FDP-Chef Rasch zur WELT: „Ich hoffe sehr, daß sich die Konflikte mit dem vorhandenen Intendanten lösen lassen. Es wird natürlich auch auf ihn ankommen, seine Entscheidungen vor den Gremium überzeugend und plausibel zu begründen."

Hirt belastet Egon Franke

W. K. Bonn

Der frühere Ministerialdirektor im Bundesministerium für Innerdeutsche Beziehungen, Edgar Hirt, hat gestern vor dem Bonner Landgericht den ehemaligen Bundesminister Egon Franke (SPD) schwer belastet. Franke und Hirt sind angeklagt, 5,56 Millionen Mark an öffentlichen Geldern veruntreut zu haben. Hirt bezeichnete den Vorwurf der Untreue als „nicht berechtigt". Sämtliche Gelder „zur Lösung humanitärer Fälle" habe er „bestimmungsgemäß" verwandt. Dabei habe er „im Auftrag des Bundesministers Egon Franke gehandelt". „Herr Franke war von Anfang an informiert" und habe den Weg zur Lösung besonderer Problemfälle „ausdrücklich gebilligt".

Seite 4: Millionen-Forderungen

Pauken oder Wie man Sprache lernt

PETER PHILIPPS, Bonn

Eine „nachlassende Sprachkultur" beklagt der Präsident der Westdeutschen Rektorenkonferenz (WRK), Theodor Berchem, bei der jungen Generation in der Bundesrepublik Deutschland. Im Gespräch mit der WELT sagte der Hochschullehrer: „Ich stelle bei den Studenten immer wieder fest, daß es ein Auseinanderklaffen zwischen der Intelligenz und der Möglichkeit gibt, das, was man zu sagen hat, in Worte zu fassen." Berchem befürchtet allerdings, „daß das Problem der abnehmenden Sprachkultur nicht überall – auch etwa in den Kultusministerien – deutlich genug gesehen wird". Doch der Handlungsbedarf sei groß, denn „schließlich handelt es sich hierbei um etwas ganz Essentielles".

Der Würzburger Romanistik-Professor nahm die junge Generation, insbesondere auch die Studenten, vor „generellen Angriffen" in Schutz: „Zum Teil arbeiten die sehr viel." Aber es sei eben zu fragen, „ob sie richtig arbeiten und die Lehr-Programme, die ihnen geboten werden, die richtigen sind". Wenn die Abiturienten alles könnten, was sie nach den Lehrplänen zu lernen hätten, „dann brauchten die gar nicht mehr zu uns an die Hochschulen zu kommen, denn das wäre teilweise Staatsexamens-Stoff".

Berchem räumte ein, daß im einzelnen sehr schwer der Nachweis über die schulischen Versäumnisse zu führen sei. Aber er forderte dazu auf, die Ansprüche an die Abiturienten „nicht zu hoch zu schrauben", vielmehr sollten sie „das, was auf dem Zeugnis steht, auch wirklich können". Dies bedeute, sich beispielsweise „das Handwerkliche, auch in der Sprache, durch ständiges Üben, Wiederholen und Pauken anzueignen. Gerade die Dinge, bei denen viel zu lernen ist, bei denen auch das Pauken eine Rolle spielt, die sollte man auf der Schule leisten". Um es anders auszudrücken: „Man kann Diskussionsfreudigkeit anregen, aber man sollte den Schülern auf jeden Fall zuerst einmal etwas beibringen, daß sie auch etwas zu sagen haben."

Er wisse, daß er auf diese Weise leicht in den Verdacht kommen könne, „Omas Zeiten nachzutrauern". Aber, so Berchem, „auch das Gedichtlernen, das Auswendiglernen gehört zum Einüben des sprachlichen Handwerkszeugs hinzu." Und ein Teil der sprachlichen Defizite könne auch daher rühren, daß „es kaum noch üblich ist, vernünftige Übersetzungen fremdsprachlicher Texte ins Deutsche oder umgekehrt anzufertigen. Gerade dies aber treibt das Sprachvermögen an, denn man muß ja mit dem Text ringen, um ihn in die deutsche Sprache zu transponieren".

Selbstkritisch merkte der Rektoren-Präsident an, daß Schulen wie Hochschulen an demselben Dilemma litten, daß nämlich in der Hochzeit der Bildungsexpansion teilweise Lehrpersonal „eingestellt worden ist, das heute überhaupt keine Chance mehr hätte".

Gericht grenzt den Rang der „Experten-Meinung" ein

Vorsorge bei Kernkraftwerken: Herrschende Ansicht vorrangig

DW./kru, Koblenz

Das Verwaltungsgericht Koblenz hat in einem Urteil über die Genehmigung von Kernkraftwerken grundsätzliche Ausführungen über die Rolle gemacht, die Experten-Meinungen über die „Schadensvorsorge" solcher Anlagen zuzumessen sind. In dem Verfahren zur strittigen zweiten Teilgenehmigung für das Kernkraftwerk Mülheim-Kärlich sagten die Richter, daß es Aufgabe der Wissenschaft sei, bei der erforderlichen Vorsorge die Schäden zu beschreiben, die von einer Kernenergieanlage ausgehen könnten. Allerdings dürfe dabei die Vorsorge nicht das Opfer fruchtloser Fachdiskussionen sein.

Der „Stand von Wissenschaft und Technik", so das Verwaltungsgericht in Koblenz, sei eine bestimmte vorherrschende Experten-Meinung als Ausdruck der gegenwärtigen Sicht der Fachwelt. Keine Rolle könnten dabei Einzelmeinungen spielen. Dies habe zur Folge, daß die Ansicht eines einzelnen Außenseiters oder einer Minderheit niemals den Stand von Wissenschaft und Technik bestimmen könne. Nach Auffassung der *Richter ist es daher Pflicht* der zuständigen Genehmigungsbehörden, bei den nötigen sicherheitstechnischen Maßnahmen der herrschenden Meinung unter den Sachverständigen zu folgen.

In ihrem Urteil über die zweite Teilgenehmigung für das Kernkraftwerk Mülheim-Kärlich kamen die Richter zu dem Ergebnis, das rheinland-pfälzische Wirtschaftsministerium habe die genannten Anforderungen eingehalten. Sie wiesen die Klage eines Bürgers gegen die Genehmigung zurück. Anlaß zu den Ausführungen der Richter war die geologische Situation im Untergrund des Kraftwerk-Standortes. In der Klage des Bürgers wurde ausgeführt, daß der Boden nicht standsicher sei und das Kernkraftwerk durch Erdstöße gefährdet werden könne. Das Mainzer Ministerium hatte daraufhin die Gutachten zweier namhafter Geologen der Universitäten Köln und Frankfurt über die Bodenbeschaffenheit unter dem Kernkraftwerk eingeholt (AZ: 10 K 8/82).

DIE WELT
UNABHÄNGIGE TAGESZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

Hallo Partner, danke schön

Von Detlev Ahlers

Kommunale Partnerschaften, so definiert der Städtetag, „sind Freundschaftsverhältnisse zwischen Städten, Gemeinden und Kreisen verschiedener Nationalität". Nun bahnt sich die erste Partnerschaft zwischen zwei deutschen Städten an: zwischen Eisenhüttenstadt im Bezirk Frankfurt/Oder und dem saarländischen Saarlouis. Nach der zitierten Definition wäre diese Partnerschaft, die nach Auskunft der Offiziellen beider Seiten „im Prinzip beschlossene Sache" ist, die Anerkennung der „DDR-Nationalität" durch die Stadt Saarlouis. Sie erfüllte zugleich auch den ständigen Anspruch der „DDR", von der Bundesrepublik als Ausland behandelt zu werden, denn nur mit dem Ausland pflegen unsere Städte (bisher) solche Partnerschaften.

Aber die Deutung ist natürlich nicht verbindlich, sondern undurchdacht; an der deutschen Rechtslage ändert sich durch deutsch-deutsche Städtepartnerschaften nichts. Ändert sich an der Sachlage etwas? Die Versprechungen sind in diesem Falle so groß, daß man es dem Rat der Stadt Saarlouis nicht verdenken kann, wenn es ihn kribbelt, zu sehen, was dabei herauskommt. „Keine Schwierigkeiten" werde es geben, die bisher sehr engen „DDR"-Reisebestimmungen im Rahmen der Städtepartnerschaft zu erweitern, versichert der Eisenhüttenstädter Ex-Oberbürgermeister Viertel. Angestrebt wird – von beiden Seiten, wie Saarlouis' Oberbürgermeister Henrich (SPD) sagt – eine „wirkliche Partnerschaft der Bevölkerung, nicht der Funktionäre; mit Schüleraustausch, Festen, Ferienlagern, Vereins- und Familien-Begegnungen". Die Gäste sollen privat untergebracht werden.

Vielleicht versucht die „DDR" tatsächlich auf diese Weise, Druck aus dem Kessel zu nehmen, indem sie ihn lupft. Vielleicht will sie ausprobieren, wie viele Mitteldeutsche freiwillig zurückkehren. Wenn sie es darauf ankommen läßt, besteht jedenfalls kein Zweifel, daß das Experiment beendet wird, wenn viele Eisenhüttenstädter in Saarlouis bleiben. Deshalb sollten andere Städte ihm Zeit geben und das Beispiel nicht sofort nachahmen. Denn wenn es nicht klappt, bleibt alles *beim alten – bloße Funktionärskontakte aber brauchen nicht* als Partnerschaften aufgeschmückt zu werden.

Spetsnaz willkommen

Von Reiner Gatermann

Die Behauptung, daß sich unter den „Friedens"-Frauen, die seit viereinhalb Jahren den amerikanischen Nuklearstützpunkt im britischen Greenham Common belagern, auch Angehörige der Spetsnaz-Einheiten aus der Allerfriedlichsten UdSSR befinden, ist nicht neu. Daß sie jetzt jedoch in dem *angesehenen Militärfachmagazin* Jane's Defence Weekly erhoben wird, gibt ihr neues Gewicht. Daß obendrein alle politischen und militärischen Stellen, die von Jane's während der dreimonatigen Recherchen befragt wurden, „uns nicht davon abhalten wollten, die Story zu bringen", läßt die Vermutungen zur Gewißheit werden, daß ein paar hundert Meter von den Cruise Missiles ständig drei bis sechs Agenten des sowjetischen militärischen Geheimdienstes GRU im Einsatz sind.

Spetsnaz sind Eliteverbände, die speziell für den Angriff auf westliche Militärbasen trainiert werden. Die Frauen von Greenham Common leisten ihren Gästen Hilfe, indem sie immer wieder den Zaun um die Basis durchschneiden, um „zu beweisen, daß die Anlage nicht abzusichern ist". Das ist sie allerdings nicht, solange man mit Saboteuren umgeht wie Gentlemen mit Ladies. So können die Damen von Spetsnaz den Stützpunkt auskundschaften und Funkbojen placieren, die in Afghanistan ausprobiert wurden; sie ermöglichen Fliegerangriffe von höchster Präzision. Die Frauen von Greenham Common stört das nicht: „Wir kontrollieren nicht, wer zu uns *kommt, jede Frau ist willkommen, solange sie für den Frieden* ist", haben ihre Sprecherinnen vor Fernsehkameras erklärt.

In anderen westlichen Ländern werden Hinweise auf kommunistische Unterwanderung der „Friedens"-Bewegten ebenso abgetan; Kritiker dieser Unterwanderung haben freilich bisher auch nicht mehr darin gesehen als eine Steuerung ohnehin williger Werkzeuge. Die neue Erfahrung von Greenham Common zwingt nicht nur zu der Frage, welche Vorkehrungen gegen Sabotage im Friedensmäntelchen getroffen werden müssen, sondern auch zu der weiteren Frage, ob das wirklich nur Naivität ist, was den Spetsis von Spetsnaz immer wieder den Weg mit Megaphon und Drahtschere bereitet.

Affärendonner

Von Horst Stein

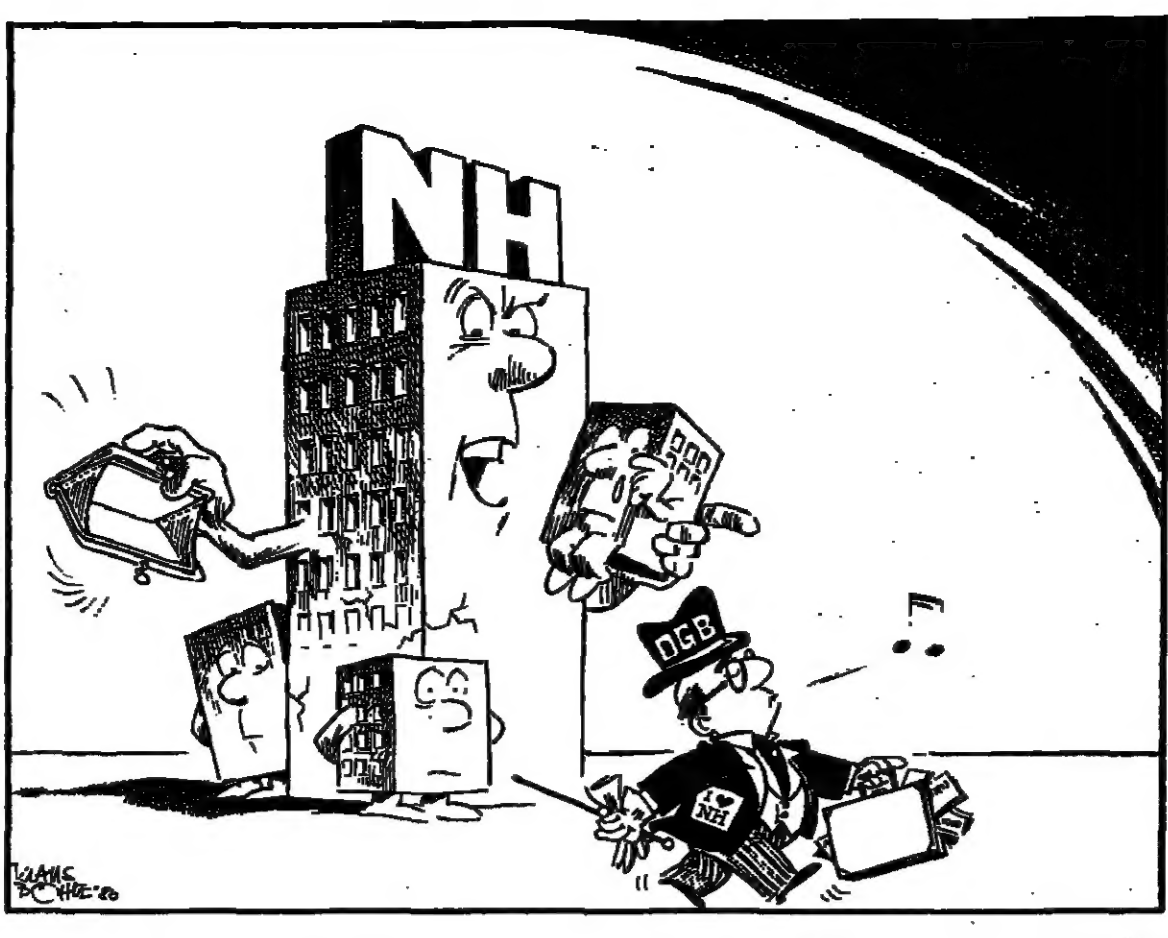
Völker, die ihre Staatsdiener nach dem Maße der sittlichen Vollkommenheit beurteilen, haben mit diesem Rigorismus gute Erfahrungen gemacht. Im konfuzianischen China etwa oder im alten Preußen wußte man, daß so jede Abweichung vom aufrechten Gang und den geraden Pfaden des allgemeinen Wohles eine Art moralischen Muskelkaters erzeugte. Keine schlechte Prophylaxe.

Und zur Ahndung von gravierenderen Verstößen gegen den Tugendkatalog stand ohnehin ein reichhaltiges Instrumentarium bereit: Amtsverlust, Festungshaft, Schwert oder Seidenschnur; auf jeden Fall aber verfielen öffentliche Sünder der allgemeinen Ächtung. Spätestens nach seinem Fall wußte ein Deliquent, was er zu erwarten hatte.

Nun, das ist lange her. Heute braucht kein Irrender mehr zu befürchten, daß man ihm den Kopf vor die Füße legt. Nicht einmal die öffentliche Mißbilligung ist mehr gewiß: Wir koalieren mit Landfriedensbrechern, wir plaudern mit Bankrotteuren, wir haben Verständnis, wenn es mal mit der Steuerehrlichkeit hapert.

Sind wir zu liberal geworden oder zu wurschtegal? Stimmt der Tucholsky-Satz, daß ein Volk nicht untergeht, sondern verlaust? Denn wenn sich nämlich schon mediale Aufregung um eine Affäre entwickelt – wie jetzt um die Person eines in Eheschwierigkeiten geratenen Staatssekretärs –, dann ist diese Entrüstung meist nicht mal echt. Dann sehen die einen nur die Gelegenheit, dem politischen Gegner eins auf den Pelz zu brennen, und die anderen einen bunten Personality-Stoff.

Vom Schutz persönlicher Daten, sonst eines der höchsten Rechtsgüter in dieser Republik, war hier übrigens nichts zu hören, obwohl – wenn wir nicht irren – Angelegenheiten des Intimbereichs nach solchem Kriterium zu bewerten wären. Die Briten, traditionell cool selbst in der Behandlung privater Eskapaden ihres Staatspersonals, könnten auch hierin unsere Lehrer sein. Cecil Parkinson, der Industrieminister, der sich mit seiner Vorzimmerdame eingelassen hatte, mußte nicht deshalb 1983 das Amt quittieren. Grund seiner Entlassung war: Er hatte dem Parlament die Unwahrheit gesagt.



„He, Unternehmer – wo bleibt der Unterhalt?" KLAUS BÖHLE

Israel und Europa

Von Ernst Cramer

Mehr als andere Völker werden die Juden von ihrer Geschichte verfolgt, von oft furchtbaren Erinnerungen heimgesucht. Die derzeitige Europareise des israelischen Premierministers erinnert daran: Eigentlich geht es ihm um Fragen der aktuellen Politik. Aber die Vergangenheit ist nie ganz auszuschalten.

Zur Tagespolitik gehört, das Verhältnis Israels zu Europa enger zu gestalten. So ist es kein Zufall, daß *Den Haag das erste Ziel des Jerusalemer* Politikers war, stellen doch die Niederlande derzeit den Vorsitzenden im Rat der Europäischen Gemeinschaft.

In Holland traf Shimon Peres nicht nur mit dem Ministerpräsidenten des Landes, *Ruud Lubbers*, zusammen, sondern auch mit dessen spanischem Kollegen Felipe González. Das neue EG-Land Spanien hatte erst kurz vorher die diplomatischen Beziehungen zum Staat der Juden aufgenommen.

In England, der zweiten Station dieser Reise, wirbt Peres um Verständnis für die Politik und die Bedürfnisse seines Landes. Auch das ist Realpolitik, denn dabei geht es unter anderem um die Frage von Waffenlieferungen in den Nahen Osten. Die Israelis haben wenig Verständnis für die britische Politik, die ein Waffenembargo gegen Israel praktiziert, aber lukrative Verkäufe in arabische Länder nicht ablehnt.

In der Bundesrepublik Deutsch*land will sich Peres bei Außenmini*ster Hans-Dietrich Genscher für dessen Hilfe bei der Herstellung normaler Beziehungen zu Spanien bedanken. Daneben aber wird der Israeli auch hier für eine Unterstützung seiner Politik einer schrittweisen Annäherung an die arabischen Nachbarn plädieren.

In diesen Rahmen paßt auch das Gerücht über ein erneutes Geheimtreffen mit dem jordanischen König Hussein, der sich zur Zeit in London aufhält. Die beiden Nahost-Staatsmänner waren schon im Vorjahr einmal in Paris zusammengekommen. Der Haschemiten-Monarch aus Amman konferierte erst dieser Tage mit dem amerikanischen Unterstaatssekretär Richard Murphy, der im State Department für den Vorderen Orient zuständig ist. Dieser hatte nach seinem Gespräch mit dem König den israelischen Premier in Holland aufgesucht, ehe er zu einer seiner häufigen, wenn auch bisher ergebnislosen Vermittlungsreisen in den Nahen Osten weiterflog.

Ein Routineprogramm des Jerusalemer Politikers also? Gewiß, aber daneben eben doch auch noch mehr.

Das Treffen mit González markiert das Ende eines fast genau halbtausendjährigen Bruchs zwischen dem jüdischen und dem spanischen Volk. Am 31. März 1492 verfügten die „Katholischen Könige" Isabella I. von Kastilien und Ferdinand II. von Aragonien auf Betreiben des Großinquisitors Thomas von Torquemada die Vertreibung der Juden aus Spanien, die sich dort über Jahrhunderte hinweg große Verdienste erworben hatten.

Sie mußten sich entweder zum Christentum bekennen oder innerhalb von vier Monaten das Land verlassen. Einige ließen sich taufen und wurden dann Marranen genannt (marrano – Schwein). Manche blieben heimlich doch dem Judentum treu; entdeckte man sie, wurden sie noch nach Generationen zu Tode gemartert.

Die Vertreibung aus Spanien mit ihren unglaublichen Greueln, an denen sich sowohl ein aufgehetzter Mob als auch die Schergen der Inquisition beteiligten, war bis zu den Tagen des nationalsozialistischen Regimes die furchtbarste Katastrophe, die das Volk der Bibel seit der Zerstörung des zweiten Tempels heimsuchte.



Spanier und Jude nach fünfhundert Jahren: González, Peres FOTO: DPA

Es ist tröstlich zu wissen, daß während des Zweiten Weltkriegs viele in den besetzten Ländern Europas lebende Juden, deren Vorfahren von der Iberischen Halbinsel geflohen waren, von der *Regierung Franco spanische Pässe* bekamen; daß sie so vor dem Schlimmsten bewahrt wurden.

Nicht mit einer Jahrhunderte zurückliegenden, sondern mit einer viel jüngeren Vergangenheit, deren Wunden noch immer bluten, wird der israelische Premier bei seinem Besuch in Deutschland konfrontiert. Er wird unter anderem Bergen-Belsen besuchen und dort an der Stelle ein Totengebet sprechen, an der sich sein Gastgeber, Bundeskanzler Helmut Kohl, im vergangenen Jahr in bewegenden Worten „als Deutscher ... zu unserer Scham, unserer Verantwortung vor der Geschichte" bekannt hat.

Peres wird auch nach Berlin kommen, dorthin, wo vor genau 44 Jahren die „Endlösung" geplant wurde. Er wird die Mauer sehen, die heute die Stadt teilt, und dabei gewiß an die vielen Mauern denken, die um Gettos und Konzentrationslager gezogen worden waren, damit dahinter die Mordmaschinerie so unbemerkt wie möglich ihr grausiges Werk tun konnte.

Die Vergangenheit, die aller Epochen, lastet auf dem israelischen Premier. Seine Arbeit aber gilt der Zukunft. Diese sieht er für sein *Land in einer ganz engen Zusam*menarbeit mit Europa. Dabei geht es ihm um die Wirtschaft ebenso wie um wissenschaftlichen Austausch und sogar um die Zulassung israelischer Sportler, zum Beispiel Fußballer, zu europäischen Wettbewerben.

Aber auch die Hoffnung auf eine friedliche Zusammenarbeit mit den Arabern, die schon die zionistischen Pioniere beflügelte, hat er nicht aufgegeben: „Die Nachkommen der beiden Söhne Abrahams" müssen eines Tages „wieder miteinander leben, um ihre historische Mission ... zu erfüllen".

Das mag für heute unrealistisch klingen. Doch die Geschichte beweist, daß nichts unmöglich ist. Und der Blick zurück wäre wohl ohne eine Zukunftsvision kaum zu ertragen.

IM GESPRÄCH Mike Synar

Superstar aus Oklahoma

Von Horst-Alexander Siebert

Vor einem Sondergericht in Washington, das aus drei Bundesrichtern gebildet worden ist, rollt zur Zeit ein ungewöhnliches Verfahren ab. Entschieden werden muß, ob ein vom Kongreß kürzlich vorgeschriebener Mechanismus zum Abbau des riesigen Haushaltsdefizits gegen die amerikanische Verfassung verstößt. Der Fall findet weltweit Beachtung; noch bei dem jüngsten Londoner Treffen der Finanzminister und Notenbankchefs aus den fünf größten westlichen Industriestaaten war das nunmehr angegriffene Gramm-Rudman-Hollings-Gesetz als wirkungsvolles Heilmittel gepriesen worden, das den mächtigen Partner fiskalpolitisch wieder gesundmachen könne.



Kämpfer gegen das Schuldenreduzierungsgesetz: Synar FOTO: AP

Angezettelt hat den Rechtsstreit der fünfunddreißigjährige Kongreßabgeordnete Mike Synar, ein Demokrat aus dem nordöstlichen Teil Oklahomas, wo das Geld knapp ist und viele Indianer leben. Vor acht Jahren zum ersten Mal gewählt, hat er jedes Mal größere Mehrheiten geschafft; bei den Zwischenwahlen in der ersten Novemberwoche will er gegen den republikanischen Senator Don Nickles antreten. Synar gehört zu der Sorte amerikanischer Volksvertreter, die sich nicht als Legislatoren hervortun, sondern mit sicherem Griff glanzlose Gesetze demontieren.

So hat es der junge Mann, der sich in Wahlreden als „liberaler Populist" vorstellt, vermocht, gegen die Interessen seines Ölstaates Oklahoma die U. S. Synthetic Fuels Corp., in die Amerikas Steuerzahler bereits viele Milliarden Dollar gepumpt haben, zu Fall zu bringen. Er ruinierte Amerikas einziges energiepolitisches Alternativprogramm, indem er es als Wohlfahrtsunterstützung für Unternehmen verdammte. Das Problem ist nur, daß die USA, wenn eines Tages das Öl ausgeht, die billige Umwandlung von Kohle und Erdgas erst lernen müssen.

Synars Machtbasis ist ein eher obskurer Unterausschuß des Repräsentantenhauses, der regierungseigene Betriebe und Projekte wie die strategische Ölreserve kontrolliert. Publizität verschafft er sich auch dadurch, daß er Gelder von politischen Aktionskomitees ablehnt und die Mittel, die ein Kandidat im Wahlkampf ausgeben darf, beschränken will. „Man muß nur genug Staub aufwirbeln, dann läßt sich etwas bewegen", erklärt Synar, der vor seiner Politiker-Karriere als Immobilienmakler im väterlichen Geschäft in dem kleinen Örtchen Muskogee arbeitete.

Der schmächtige, wieselige Synar ist kein Michael Kohlhaas. Seiner Klage angeschlossen haben sich inzwischen elf Abgeordnete, und auch das Weiße Haus äußert bereits Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit des Gesetzes, das die Namen der Senatoren Gramm, Rudman und Hollings trägt. Es sieht den Haushaltsausgleich bis 1991 vor, und zwar durch die Festlegung jährlicher Defizitziele. Einigt sich der Kongreß nicht auf die notwendigen Kürzungen, setzt der Präsident automatische Ausgabenschnitte in Kraft.

Folgt man der Klage, dann verstößt das Gesetz gegen die konstitutionelle Gewaltenteilung und den Auftrag des Kongresses, weil nichtgewählte Institutionen, hier die Haushaltsbüros der Exekutive und Legislative, bestimmen, wann und wo die Ausgabenaxt anzusetzen ist. Das letzte Wort wird vermutlich der Oberste Gerichtshof haben. Synar ist das recht. Er ist schon jetzt der Superstar.

DIE MEINUNG DER ANDEREN

Badische Zeitung

Das Freiburger Blatt meint zum Fall des Charlottenburger Baustadtrats Antes:

Schon Ende 1984 wußte die CDU-Spitze von der Absicht ihres Parteifreundes Antes, landeseigene Wohnungen für ein Fünftel oder gar nur ein Zehntel des Marktwertes an einen zwielichtigen Geschäftsmann zu verschleudern. Bei einem so krassen Mißverhältnis zwischen Marktwert und vorgesehenem Verkaufspreis gibt es eigentlich nur zwei vernünftige Erklärungen: Entweder war Antes total unfähig, oder aber er hatte ein unsauberes Geschäft vor.

NEUE RUHR ZEITUNG

Die Essener Zeitung schreibt zur Neuen Heimat:

Wenn sogar Konzernchef Hoffmann schon Bittbriefe an den Bundeskanzler und die Landesbauminister schickt, dann muß die Lage ja wohl verzweifelt sein. Über Schadenfreude und Häme brauchen sich DGB und SPD nicht wundern, wenn derart peinlich der Ruf nach dem Staat ertönt ... Sicher machen es sich diejenigen zu leicht, die nun triumphierend feststellen, die Gewerkschaften könnten – eben genauso wie die „Sozis" – nicht mit Geld umgehen. Die Neue Heimat hat schließlich einen erheblichen Beitrag zum deutschen Wiederaufbau und zur Schaffung von preiswertem Wohnraum geleistet. Schaurige Mietskasernen bauten auch andere ... Dem DGB ist also nur zu raten, als Eigentümer für sein angeschlagenes Unternehmen geradezustehen – auch wenn die Gewerkschaftsmitglieder für die Sünden ihrer Spitzenfunktionäre bluten müssen.

RHEIN-NECKAR-ZEITUNG

Das Heidelberger Blatt kommentiert eine Entscheidung der Grünen in Hessen:

In Friedberg haben die Grünen die bekanntgewordenen Ermittlungsergebnisse über den Fall eines bei einer Demonstration unglücklich zu Tode gekommenen, nach nicht widersprochenen Aussagen unter Alkohol und Drogen stehenden Demonstranten nicht zum Anlaß genommen, ihre ungeheuerlichen Vorwürfe gegen den Rechtsstaat und seine Polizei zurückzunehmen ... Nun darf (Börner), bis auf weiteres, mit seinen Partnern weiterleben, die den Polizisten Mord vorwerfen, auf der anderen Seite aber für lebensgefährliche Anschläge wie an der Startbahn West nicht mehr als das große Schweigen übrig haben.

LIBERATION

Die Pariser Zeitung unterscheidet zwischen Tunnel und Concorde:

Der beschlossene Eisenbahntunnel ähnelt einem alten, etwas verrückten Traum, der schließlich ohne große Verrücktheit wahr wird. Er wurde am zehnten Geburtstag des Concorde-Flugzeuges angekündigt, ist aber das völlige Gegenteil: pragmatisch und altmodisch, bescheiden und rentabel. Wir haben in der europäischen Zusammenarbeit das Alter der Vernunft erreicht.

Jetzt hat Afrika ein Lebensmittel-Überschußproblem

Die Hungerkatastrophe veranlaßt zum Überdenken der Entwicklungshilfe / Von Klaus Jonas

Was man vor einem Jahr, auf dem Höhepunkt der afrikanischen Hungersnot, als absurd abgetan hätte, ist inzwischen Wirklichkeit geworden: Durch das Zusammentreffen einer Rekordernte mit zugesagter, aber verspäteter Nahrungsmittelhilfe des Westens stehen viele Länder Afrikas vor einem Überschußproblem. Diese „Getreideschwemme" aber schafft wieder Schwierigkeiten. Es fehlt an Lagermöglichkeiten, der ohnehin niedrige Erzeugerpreis in Afrika wird weiter gedrückt und verringert den Anreiz zum Getreideanbau.

Zwanzig Länder und in ihnen an die fünfunddreißig Millionen Menschen waren vor einem Jahr von Hungersnot betroffen. Mindestens drei Millionen wurden mit einer internationalen Hilfsaktion von staatlicher und privater Seite – allein deutsche kirchliche und andere caritative Organisationen sammelten am „Tag für Afrika" am 23. Januar hundertzwanzig Millionen Mark – vor dem sicheren Tod bewahrt. Hilfsgüter für 2,9 Milliarden Mark flossen in die Dürregebiete.

Nach den erstmals seit 1981 wieder ausgiebigen Regenfällen schöpfte Afrika Hoffnung. Es war wieder einmal, wenigstens vorläufig, gerettet. Allein in den Sahel-Ländern gab es eine Ernte von 6,1 bis 6,3 Millionen Tonnen Getreide. Das sind über fünfzig Prozent mehr als im Vorjahr und übertrifft auch die letzte „Normalernte" von 1981.

Eine außerordentliche Nahrungsmittel-Nothilfe mit Milliardenaufwand wird in diesem Jahr nur noch für sechs Länder – Angola, Äthiopien, Botswana, Moçambique, Sudan und Capverde – erforderlich sein. Das sind Länder, die durch ihre politischen und sozialen Experimente ohnehin kaum Aussicht auf Besserung der Lage bieten.

„Zur Zeit gibt es genug Nahrungsmittel in Afrika, um Afrika zu ernähren", konnte kürzlich das *UNO-Büro für Notstandsmaßnahmen* konstatieren. Verschwunden sind die Bilder ausgemergelter Kinder und menschlicher Skelette, die vor einem Jahr um die Welt flimmerten. Das Thema Hunger ist wieder aus dem Augenmerk des öffentlichen Interesses gerückt. Aber die nächste Dürre und mit ihr Hungersnot kommen bestimmt.

Immerhin beginnt man in den westlichen Geberländern erstmals intensiv über den Sinn herkömmlicher Entwicklungshife nachzudenken. So forderte die Vorsitzende der Deutschen Welthungerhilfe, Helga Henseler-Barzel, außer in Notsituationen keine Nahrungshilfemittel mehr ohne Arbeit zu gewähren, weil andernfalls die Menschen dazu erzogen würden, die Hände in den Schoß zu legen.

Vonnöten seien kleine, wenig kapitalintensive Projekte unter Mitwirkung der einheimischen Bevölkerung. Großprojekte mit Hilfe von Traktoren hätten viel zu hohe Folgekosten. Man müsse zum Teil wieder mit Hacke und Spaten anfangen, die möglichst von den Ein*heimischen gestellt* werden.

Das Kieler Institut für Weltwirtschaft bezweifelt in einer Studie, daß mehr Entwicklungshilfe die wirtschaftliche Lage in der Dritten Welt überhaupt verbessern kann. Statt permanenter Entwicklungshilfe sollte vorwiegend kurzfristige Katastrophenhilfe gewährt werden. Um die Zielgruppen möglichst ungeschmälert zu erreichen, sollte diese Hilfe nicht länger an die Regierungen der Empfängerländer, sondern an nichtstaatliche Organisationen vergeben werden.

Auch die Bonner Regierung, die 1,6 Milliarden Mark Entwicklungshilfe 1986 nach Afrika vergibt, will in diesem Jahr die Akzente verlagern. Schwerpunkte der Planung, so Minister Warnke, sind die Ernährungssicherung aus eigener Kraft und die ländliche Entwicklung. Dem „Politik-Dialog" solle besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. „Eine größere Wirksamkeit unserer Hilfe und der Entwicklungsanstrengungen der Entwicklungsländer setzt eine bessere Koordinierung der Hilfe zwischen *den Gebern und eine offene Erörte*rung der entscheidenden Entwicklungsengpässe sowie der geeigneten Entwicklungspolitiken voraus", meint Warnke. Aber auch die Afrikaner handeln. Für Ende Mai wurde eine Sondersitzung der UNO-Vollversammlung durchgesetzt. Auf Konferenzen in Dschibuti und Dakar wurden Wege zur Früherkennung künftiger Ernährungskrisen, zur Verhinderung der landwirtschaftlichen Überausbeutung und Überweidung der Böden, zur Eindämmung der stetig voranschreitenden Verwüstung des Kontinents diskutiert. Inwieweit diese von Afrikanern so geschätzten „Palaver" zu wirkungsvollen Programmen führen, bleibt freilich abzuwarten.

Auffällig war, daß die Grundübel der afrikanischen Gesellschaft und Hauptursachen für die wirtschaftliche Misere ausgespart wurden – Korruption, Bruderkriege, immense Militärausgaben (Rüstungsgüter dürften mittlerweile zwanzig Prozent der Gesamteinfuhren ausmachen), Geldflucht und das mangelnde *soziale Gewissen der Regie*rungen. Gelingt es nicht, aus diesem Teufelskreis auszubrechen, wird die Bevölkerung weiterhin als Almosenempfänger auf die reichen Nationen warten.

Die DGB-Familie hat wenig Chancen, der kranken Schwester zu helfen

Ein mächtiger Sturm braut sich über den gewerkschaftseigenen Unternehmen zusammen. Die Gefahr ist groß, daß die Turbulenzen, die die „Neue Heimat" erschüttern, auch andere gemeinwirtschaftliche Unternehmen erfassen.

Von JOACHIM WEBER

Ausgiebiger als geplant und mehr als ihnen lieb ist, durften sich die geschäftsführenden Vorstandsmitglieder des DGB auf ihrer gestrigen Klausurtagung in Darmstadt mit einem Thema auseinandersetzen, das ihnen schon seit einem halben Jahrzehnt wenig Freude bereitet: mit der Finanzlage und den Sanierungsmöglichkeiten der Neuen Heimat, des gewerkschaftseigenen Wohnungsbaukonzerns.

Neuen Schwung hat die schwelende Diskussion um die unternehmerischen Aktivitäten der Genossen durch Spekulationen des „Spiegel" bekommen, der von einem zumindest teilweisen Verkauf der Volksfürsorge-Versicherungsgruppe und Plänen wissen wollte, über die Bank für Gemeinwirtschaft im Kapitalmarkt Mittel zu beschaffen; beides mit dem Zweck, die erheblichen Finanzlücken bei der Neuen Heimat zu stopfen.

Das Problem ist keineswegs neu. Seit Albert Vietor, langjähriger Wohnungsbaufürst an der Neue-Heimat-Spitze, 1981 unrühmlich aus dem Amte scheiden mußte und dabei das ganze Ausmaß der Mißwirtschaft bei dem Hamburger Baugiganten sichtbar wurde, erwiesen sich das Unternehmen und einige seiner Regionaltöchter als Faß ohne Boden. Runde 1,5 Milliarden Mark haben der DGB und seine Einzelgewerkschaften seither an Zuschüssen geleistet.

Ein Tropfen auf den heißen Stein

Hinzu kamen im Laufe der Jahre mehr als 1,7 Milliarden Mark die die Neue Heimat selbst aus dem Verkauf von insgesamt 55 000 Wohnungen erlöste. Doch die mehr als drei Milliarden erwiesen sich als Tropfen auf den heißen Stein. Immer noch sitzt Deutschlands größter Wohnungsbauer auf einem Schuldenberg von fast 18 Milliarden Mark, für die jedes Jahr allein 1,2 Milliarden Mark Zinsen *an die etwa fünf Dutzend Gläubigerbanken* zu überweisen sind.

Die Schuldenlast wiegt um so schwerer, als mit diesem Geld teilweise auch „unproduktiver" Besitz finanziert wurde, wie etwa noch unbebaute Grundstücke (1,2 Milliarden Mark) oder 7500 leerstehende Wohnungen, die nur dann Geld in die Kasse bringen, wenn sie verkauft werden können. Doch der Immobilienmarkt steht für solche Vorhaben nicht allzu günstig – die Nachfrage ist derzeit schwach, das Preisniveau entsprechend niedrig.

Könnte man einige Jahre warten, dann läge bei vielen der heutigen Immobilien-Ladenhüter „wieder Gold im Boden", meint Nikolaus Hüwe, Gemeinwirtschaftsexperte in der DGB-Zentrale. Doch bei der Neuen Heimat drängt die Zeit. So kamen die *Gesellschafter* im vergangenen Jahr auf eine andere Form der Hilfestellung.

Über die ebenfalls gewerkschaftseigene Beteiligungsgesellschaft für Immobilien (BGI) übernahmen sie ein Paket von rund 22 000 Wohnungen der Neuen Heimat „zu Preisen, die andere in der augenblicklichen Marktlage nicht bereit waren zu zahlen", so Hüwe. Auf diese Weise erhielt die Gesellschaft gerade noch rechtzeitig zum Jahresabschluß den dringend benötigten Beitrag aus der Auflösung ihrer Reserven – den Ärger und das Risiko des Wohnungsverkaufs trägt nun die BGI, tragen also die Genossen.

Daß in einer so bedrängten Situation wie der der Neuen Heimat die Gerüchtewelle zum Überschwappen neigt, ist kein Wunder. Auch daß die kritischen Beobachter nach Finanzierungsmöglichkeiten im Umfeld der anderen gewerkschaftlichen Unternehmen Ausschau halten, kann nicht erstaunen. Doch damit ist es nicht so einfach, wie es auf den ersten Blick scheinen mag.

Natürlich fällt der Blick als erstes auf die „Perle" des gemeinwirtschaftlichen Imperiums, die Versicherungsgruppe der Volksfürsorge, die schon mit ihrem Sonnenemblem Optimismus verbreitet. Die Muttergesellschaft, die Volksfürsorge Lebensversicherung, steht mit einem Versicherungsbestand von 65,6 Milliarden Mark und einem Beitragsaufkommen von 2,6 Milliarden Mark im vergangenen Jahr auf einem stolzen zweiten Platz in der Branche, nach der Allianz.

Ähnlich wie das Beamtenheimstättenwerk unterhält sie ein Außendienstnetz besonderer Art: Ihre 35 000 Versicherungsvertreter arbeiten nebenberuflich, sozusagen – ganz gewerkschaftskonform – im kollegialen Umfeld. Wenn es auch etwas schwierig ist, die Gewinne eines Versicherers *abzuschätzen, so ist die* Volksfürsorge in jedem Fall ertragsstark. Immerhin wird sie für 1985 eine runde Milliarde Mark Gewinnbeteiligung an ihre Kunden ausschütten.

Dennoch ist es fraglich, ob die Assekuranzler sehr viel für ihre Kollegen und Hamburger „Nachbarn" von der Neuen Heimat tun können. Denn die Versicherungsaufsicht würde es kaum zulassen, daß nennenswerte Mittel von der Volksfürsorge zum Wohnungsbauer flössen. Und auch der indirekte Einsatz der Bonität des Versicherers zur Mittelbeschaffung würde im Zweifel an deren Argusaugen scheitern.

Ein auch nur teilweiser Verkauf der Gesellschaft oder ihrer Sach-, Kranken-, Rechtsschutz- oder Rückversicherungstöchter erscheint ebenfalls wenig realistisch – Interessenten wären im *Zweifel* immer andere Versicherer, und keiner von ihnen käme im Ernstfall am Kartellamt vorbei. Die letzte Möglichkeit der Hilfestellung aber wird von der Versicherung selbst verweigert: der Kauf von Wohnungen aus dem Bestand der Neuen Heimat. „Mit 30 000 Einheiten ist unser Bestand innerhalb der Branche schon überproportional hoch", unterstreicht Volksfürsorge-Sprecher Wolfgang Otte. „Mehr können wir einfach nicht mehr verkraften." Alle anderen Absichten des Zugriffs auf seine Gesellschaft dementiert er mit ungewohntem Nachdruck: „Das ist doch alles Schwachsinn."

Auch bei der Gewerkschaftseigenen Bank für Gemeinwirtschaft (BfG) sieht man wenig Möglichkeiten zur Hilfe für das angeschlagene Schwester-Unternehmen. Zwar hat die BfG sich nach gelegentlichen Problemen in zurückliegenden Jahren inzwischen zu einer ganz normalen – und auch ordentlich verdienenden – Geschäftsbank gemausert. Doch von außerordentlichen Maßnahmen in Sa*chen Neue Heimat hält* man wenig.

Keineswegs seien in diesem Jahr irgendwelche Aktionen der Kapitalbeschaffung geplant, so BfG-Sprecher Gert Müggenburg. Die Möglichkeit einer Ausgabe von Genußscheinen habe man schon vor längerer Zeit und außerhalb der Diskussionen um die Neue Heimat erörtert, sie sei aber nicht akut. Bei einer Bilanzsumme von zuletzt 48 Milliarden Mark sei die Eigenkapitalausstattung von zwei Milliarden durchaus ausreichend.

Die BfG ist im übrigen mit der Volksfürsorge verbunden, nicht nur über eine 25prozentige Beteiligung an der Versicherung: In gemeinsamen Geschäftsstellen wollen beide gemeinsam ihren Kunden Bank- und Versicherungsleistungen anbieten. Die Bank hält indessen keine Beteiligung an der Neuen Heimat, wie es selbst in der politischen Diskussion gelegentlich unterstellt wurde.

Obwohl sehr baunah, ist ein anderes Unternehmen aus dem Einflußbereich der Gewerkschaften bisher noch nicht ins Rührwerk der Gerüchteküche geraten, das Beamtenheimstättenwerk. Das mag auch daran liegen, daß es nur zur Hälfte den Genossen gehört – die andere Hälfte liegt bei Beamtenorganisationen.

Das BHW ist der Branchenführer

Auch das BHW macht seinen Gesellschaftern eitel Freude. Mit (Ende 1984) 4 Millionen Bausparverträgen über eine Gesamtsumme von 163 Milliarden Mark ist es eindeutig der Branchenführer. Für heftiges Murren bei den *Konkurrenten hat der* Beamtenspezialist, der wie die Voksfürsorge einen nebenberuflichen Außendienst unterhält, im vergangenen Jahr mit seinem neuen Produkt „Dispo 2000" gesorgt, einer Bauspar-Variante, die den freieren Zugriff auf die Spargelder erlaubt. Schon früher hatte sich die Bausparkasse als Hecht im Karpfenteich profiliert – sonst meist eine Domäne der Kleinen in einer Branche.

Die Zusammenarbeit mit den anderen gemeinwirtschaftlichen Unternehmen klappt auch hier ganz gut. So hat das BHW erst im vergangenen Jahr von der Volksfürsorge deren Bauspartochter übernommen. Damit gewann die Beamten-Kasse nach der eigenen Gründung der AHW-Bausparkasse im Jahr 1982 ein zweites Bein im Nichtbeamten-Markt, sehr zur Freude der Konkurrenz.

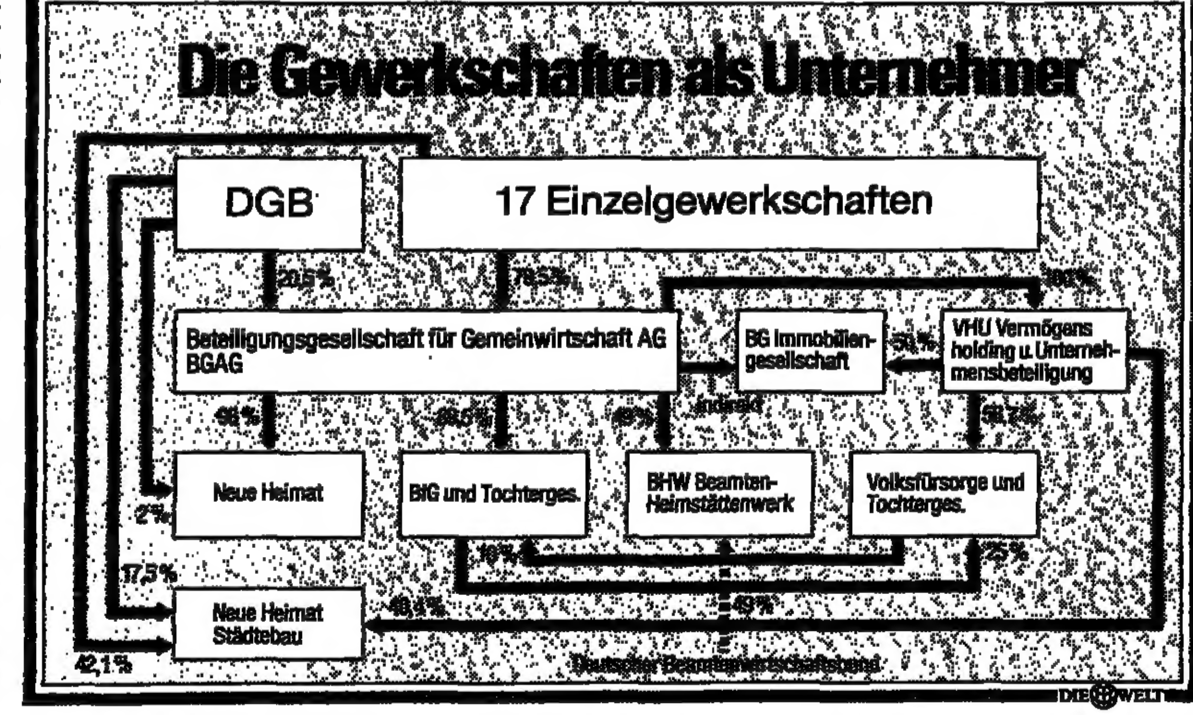
Doch auch vom dynamischen BHW sind keine Spritzen und Geh-Hilfen für die Neue Heimat zu erwarten – dagegen hätten schon die nichtgenossenschaftlichen Gesellschafter einiges einzuwenden. Der ursprünglich Fünfte im Bunde der Genossenschaftsunternehmen, die selbst gerade erst einigermaßen gesundete co op AG, ist inzwischen aller solidarischen Pflichten enthoben: Der Handelsriese mit seinen zehn Milliarden Mark Umsatz schied noch zum Jahresende 1985 aus dem gemeinwirtschaftlichen Reigen aus.

Für rund 180 Millionen Mark verkaufte die gewerkschaftseigene Holding BGAG ihn an den Bund deutscher Konsumgenossenschaften. Dort ist er in guten Händen – die etwa 200 000 co op-Aktionäre stammen überwiegend aus dem Kreis der früheren Mitglieder der Konsumgenossenschaften, aus denen die co op hervorgegangen war.

Angesichts der gewaltigen Finanzlücke sind die 180 Millionen Mark co op-*Erlös für die BGAG* (Beteiligungsgesellschaft für Gemeinwirtschaft) kaum mehr als ein Tropfen auf den heißen Stein. Über das weitere Vorankommen diskutieren die DGB-Führer derzeit noch in Darmstadt. Ihre Linie: „Sinnvoll wäre nur ein Konzept, das mit der öffentlichen Hand abgestimmt ist", so Nikolaus Hüwe.

Für die Lösung des Problems Neue Heimat sehen die Genossen im Prinzip nur zwei Möglichkeiten: Entweder durch den weiteren Verkauf von Wohnungen – auch mit Hilfe der öffentlichen Hände – das Überleben des Unternehmens zu sichern oder – den Konkurs. Die Liquidation allerdings hätte wahrscheinlich katastrophale Folgen: 270 000 Wohneinheiten (so der Bestand zum Jahresende 1985) würden auf den Markt drängen und die ohnehin gedämpften Preise vollends *abstürzen lassen.*

Davon hätten zunächst jene den Schaden, die auch als potentielle Käufer aus der Konkursmasse in Frage kämen, die großen Kapitalanleger wie Banken und Versicherungen, die ihre bisherigen Bestände kräftig abschreiben müßten. Am härtesten aber wären die Mieter betroffen: Weil beim Konkurs die Mietpreisbindungsfristen entfallen würden, wären bei ihnen kräftige Mieterhöhungen fällig – die Durchschnittsmieten der Neuen Heimat liegen immer noch bei fünf Mark bis 5,80 Mark.





Gemeine Verbrecher werden in China oft zur Schau gestellt. Die neue Kampagne gilt korrupten Genossen
FOTO: DPA

In China weht ein „übler Wind" durch die Hintertür

Mit der Öffnung nach Westen hat in China neben wirtschaftlichen Fortschritten auch das verstärkt Einzug gehalten, was man im Reich der Mitte einen „üblen Wind" nennt: Korruption im weitesten Sinne. Die Parteiführung wittert Gefahr für die politische Moral und beginnt mit frischem Wind in den eigenen Reihen. Wer sich schuldig macht, riskiert seinen Kopf.

Von JOCHEN HEHN

Wie ernst es der chinesischen *Führung damit ist, die das* ganze Land überziehende Welle der Korruption und Kriminalität einzudämmen, zeigt die Einberufung einer außerordentlichen Konferenz von 8000 Vertretern von Partei, Armee und Regierung nach Peking, die dort jetzt die „neuen ungesunden Tendenzen" diskutierte und ein dreiköpfiges Team aus hochrangigen Politikern mit der Aufgabe betraute, eine Anti-Korruptionskampagne zu koordinieren und die kriminellen Elemente mit Stumpf und Stiel auszurotten.

Um die Entschlossenheit der Parteiführung zu unterstreichen, wurde auch gleich das Strafmaß drastisch angehoben. Die Todesstrafe durch Genickschuß, in China in der Regel bisher nur bei Kapitalverbrechen wie Mord und Vergewaltigung verhängt, soll nun auch für besonders schwere Fälle von Wirtschaftsverbrechen wie Betrug, Bestechung, Erpressung, Spekulation und Schmuggel ausgesprochen werden. Man muß wohl, stellte das Politbüro-Mitglied Hu Qili lakonisch fest, „einen hinrichten, um Hunderte abzuschrecken".

Bei Korruption droht der Genickschuß

Die Drohung mit der Todesstrafe für korrupte Parteimitglieder soll nun als Notbremse herhalten, um die verfahrenen ideologischen Entwicklungen zu stoppen. Die Vollbremsung wäre möglicherweise zu vermeiden gewesen, hätte die Fraktion um Deng Xiaoping den „ungesunden Tendenzen" in der Partei von Anbeginn an mehr Aufmerksamkeit geschenkt. An Warnungen fehlte es nicht. Chen Yun, einer der alten Männer der chinesischen Revolution, und Staatspräsident Li Xiannian hatten wiederholt mahnend darauf hingewiesen, daß mit der Öffnung Chinas „unvermeidlich die dekadenten kapitalistischen Ideologien und der korrupte kapitalistische Arbeitsstil in unser Land eindringen und unmittelbar unserer sozialistischen Sache schaden".

Ist Korruption in China tatsächlich ein „Mitbringsel" westlicher Technologie-Importeure, wie es Pekings Propagandisten stereotyp wiederholen? Wohl kaum. Appelle an den Arbeitsstil und an das moralische Verhalten waren eine Pflichtübung, der sich die Kommunistische Partei schon seit ihrem Bestehen in schöner Regelmäßigkeit unterziehen mußte. Der Unterschied zu früheren negativen Tendenzen besteht heute lediglich darin, daß die Öffnungspolitik Chinas eine gewisse Liberalisierung bewirkt hat, die auch illegalen Aktivitäten mehr Freiraum verschaffte.

Was sich an illegalem und halblegalem zu ideologisch straffen Zeiten vereinzelt und mehr im Verborgenen abspielte, wird heute ohne große Scheu, ja fast schon schamlos offen praktiziert. Deutsche Geschäftsleute wissen zu berichten, daß „Geschenke" von vielen chinesischen Geschäftspartnern heute „nicht mehr nur angenommen, sondern eingefordert" werden. Der „üble Wind" umnebelt mittlerweile nicht nur die einflußreichen Parteileute und Entscheidungsträger, sondern auch das ideologische Bewußtsein des kleinen Mannes.

Eine in der Provinz Sichuan tätige Firma aus Hongkong hält es keineswegs für verschwenderisch, neben der monatlichen „Abfindung" für den örtlichen *Parteisekretär* auch die einfachen Angestellten der Verkehrsbetriebe regelmäßig zu Festessen einzuladen – nur um damit sicherzustellen, daß jederzeit ein Platz im Zug oder Flugzeug reserviert ist. Das erspare viel Zeit und Ärger und komme auf die Dauer billiger, als überhöhte Preise an einen Ticketschieber zahlen zu müssen.

Die erkauften Vorteile, in China unter dem Begriff „durch die Hintertür kommen" in aller Munde, sind zum unverzichtbaren Bestandteil chinesischer Lebensqualität geworden. Die „Hintertür" ist ein Verwandter in einer Reise-Agentur, ein Freund in einer Fabrik oder ein mit Gaben milde gestimmter Bekannter in einem Ministerium. In einem Land, in dem immer noch kein festumrissener Gesetzeskodex existiert und sich kein ausgeprägtes Rechtsbewußtsein entwickeln konnte, bietet die „Hintertür" auch dem kleinen Mann, der ohne Amt und Würden ist, eine Möglichkeit, zu mehr Annehmlichkeiten des Lebens zu gelangen. Die chinesische Parteiführung hat nun offenbar erkannt, daß es unmöglich ist, die „Hintertür" zu verriegeln, solange es ihr nicht gelingt, das moralische Verhalten ihrer eigenen Mitglieder zu korrigieren.

Schwarze Schafe unter den Führungs-Kadern

In fast alle spektakulären Korruptionsfälle, die in den vergangenen Monaten aufgedeckt wurden, waren führende Kader verwickelt. Sie hatten ihre privilegierte Stellung dazu genutzt, um bei lohnenden Geschäften unliebsame Konkurrenten aus dem Feld zu schlagen und waren auch sonst schnell zur Stelle, wenn es darum ging, sich auf Kosten anderer die eigenen Taschen zu füllen.

Ministerpräsident Zhao Ziyang gab denn auch vor den 8000 Delegierten der außerordentlichen Konferenz freimütig zu, daß die Ursachen des „üblen Windes" zuerst in Peking, und zwar in der Parteizentrale, der Armee und den Abteilungen der Regierung, bekämpft werden müßten. „Das allgemeine gesellschaftliche Verhalten", betonte Zhao, „wird vom Arbeitsstil der Partei bestimmt."

Schon die nächste Zukunft wird zeigen, wie ernst es der Kommunistischen Partei Chinas wirklich ist, auch mit eigenen Leuten – ungeachtet der Person – hart ins Gericht zu gehen. Bleibt es erneut nur bei Ermahnungen, glimpflichen Bestrafungen oder – im schlimmsten Fall – bei einem Parteiausschluß, dann darf man getrost der Feststellung der Pekinger Volkszeitung beipflichten, die kürzlich in Anlehnung an Dengs Ausspruch von den Katzen, die, ganz gleich, ob weiß oder schwarz, nur Mäuse fangen müßten, interpretierte: „Es gibt zur Zeit zu viele Katzen, die nur miauen, aber keine Mäuse fangen."

Verträge der Bundesrepublik mit der „DDR" sind nur möglich, wenn man von einer (quasi völkerrechtlichen) juristischen Gleichstellung beider deutscher Staaten ausgeht. Trotz des Verfassungsgerichts-Urteils verführt das, einer Gleichwertigkeit der Systeme das Wort zu reden, was verstärkt wird von der Forderung nach „Abbau der Feindbilder". Das meint Wolfgang Seiffert im zweiten Teil seiner Serie. Er ist Rechts-Professor an der Universität Kiel und war bis 1978 in gleicher Funktion in Ost-Berlin tätig.

Harmonie contra Wiedervereinigung?

Von WOLFGANG SEIFFERT

Ende der sechziger, Anfang der siebziger Jahre setzte sich in der Bundesrepublik Deutschland die politische Überzeugung durch, die dann auch das politische Handeln bestimmte, daß es im Interesse einer für notwendig gehaltenen „Normalisierung" der Beziehungen zur DDR liege, diese Beziehungen rechtlich, *d. h. durch Verträge zu regeln*. Eine solche politische Konzeption zwang von Anfang an dazu, die bisherige politische Position der Bundesrepublik, die DDR sei kein Staat, sondern ein „Phänomen" (Kiesinger), zu korrigieren, denn mit einem Phänomen kann man keine Verträge schließen. Folglich mußte die bisherige Position, wie sie mit dem Stichwort „Hallstein-Doktrin" umschrieben ist, aufgegeben werden.

Hier soll nicht über den Wert oder Unwert der „Hallstein-Doktrin" gestritten werden, die eigentlich von Grewe im Anschluß an die Aufnahme diplomatischer Beziehungen zur Sowjetunion entwickelt wurde. Schon gar nicht soll in Frage gestellt werden, daß die Herstellung offizieller zwischenstaatlicher Beziehungen mit der DDR sinnvoll und daher politisch notwendig war.

Grundlagenvertrag änderte das Selbstverständnis

Doch dreizehn Jahre nach der Unterzeichnung des entsprechenden Grundlagenvertrages ist es am Platze, sich darüber klar zu werden, daß die Aufnahme offizieller Beziehungen zur DDR nicht nur zu vielen Verbesserungen in den verschiedensten Bereichen geführt hat – wobei nach wie vor vieles unbefriedigend und vieles noch immer nicht ausreichend geregelt ist –, sondern auch eine Reihe anderer Folgen gezeitigt hat.

Und zwar Folgen, die am Selbstverständnis der Bundesrepublik Deutschland als sozialem Rechtsstaat, als staatlicher Neuorganisation des nicht untergegangenen deutschen Staates und an dem grundgesetzlich vorgegebenen Ziel der Vollendung der staatlichen Einheit Deutschlands in freier Selbstbestimmung in einer Weise rühren, daß die jetzt nur aufgeflammten und wieder zurückgedrehten Kontroversen um das Wiedervereinigungsgebot des Grundgesetzes wohl nur die Vorboten einer noch vor uns liegenden tiefgehenden Auseinandersetzung gewesen sein dürften.

Diese Entwicklung hängt in einem nicht unerheblichen Maße damit zusammen, daß die Herstellung offizieller Beziehungen mit der DDR nur erfolgen konnte, indem man beide Staaten – Bundesrepublik Deutschland und DDR – juristisch gleichstellte, d. h. beide sind im Verhältnis zueinander Staaten, beide sind Rechtssubjekte, Vertragspartner, beide sind in gleicher Weise an die Verträge, die sie miteinander schließen, gebunden, beide haben insoweit unbeschadet ihrer territorial unterschiedlichen Größe, ihrer unterschiedlichen Bevölkerungszahl und auch ihrer unterschiedlichen politischen Systeme, Wirtschaftsordnungen und Verfassungsziele gleiche Rechte und Pflichten.

Diese rechtliche Struktur der Beziehungen zwischen den beiden Staaten in Deutschland wird noch dadurch verstärkt, daß diese Beziehungen zwar keine ausschließlich völkerrechtlichen sind, aber doch auf sie das Völkerrecht entsprechend angewendet wird. Das Völkerrecht aber muß, wenn es universelles Völkerrecht sein will, von den prinzipiellen Unterschieden der Systeme abstrahieren und auf die formale juristische Gleichheit abstellen.

Diese neue Situation im Verhältnis zur DDR seit 1972 – die man auch als juristische Gleichstellung kennzeichnen kann – bedeutet natürlich überhaupt nicht, daß damit die gravierenden Unterschiede und Gegensätze beider Systeme in Deutschland verschwinden. Im Gegenteil, der Grundlagenvertrag selbst enthält an einigen Stellen entsprechende Aussagen und einzelne seiner Regeln sind eben von diesem Grundsatz getragen oder stellen diesen Systemkonflikt zumindest in Rechnung.

Vor allem wurde generell an der Ungelöstheit der nationalen Frage (wenn auch in der Form eines Dissenses über den Weg ihrer Lösung) und daran festgehalten, daß beide Staaten füreinander kein Ausland sein können und es sich bei den Beziehungen zur DDR um solche eigener Art handelt.

Die lauteren Absichten vieler Bonner Politiker

Das Bundesverfassungsgericht, dessen Entscheidungen bindend sind, hat zudem in seinem Urteil zum Grundlagenvertrag noch einmal klargestellt, daß dieser nur in dieser Auslegung grundgesetzmäßig ist.

Dennoch hat eben die juristische Gleichstellung beider Staaten dazu geführt – oder besser verführt –, einer politischen Gleichwertigkeit der politischen Systeme das Wort zu reden, die falsch ist. Und gefährlich obendrein, weil sie auf der politischen Ebene und in der Öffentlichkeit dazu verleitet, etwas gleichzustellen, was man natürlich vergleichen kann, was aber grundverschieden ist und auch bei Aufnahme offizieller Beziehungen grundverschieden bleibt: nämlich Demokratie und Diktatur.

Dabei sei gern eingeräumt, daß die meisten, die in Politik und Wissenschaft einer solchen Gleichstellung Raum geben, sich dessen nicht bewußt sind und in der Regel mit einer solchen Position durchaus lautere Absichten verfolgen. Doch dies ändert leider nichts am Ergebnis.

Außerdem gibt es inzwischen in der Bundesrepublik auch eine politische Richtung, die solche Gleichstellung ganz bewußt betreibt und meint, es handle sich um eine politische Tugend, die zudem allein Kooperation und friedliche Beziehungen erlaube oder die dies als „Abbau von Feindbildern" versteht. Viele Menschen fühlen sich von solchen Metaphern angesprochen, weil sie von einem starken Harmoniebedürfnis und von Friedenssehnsucht beseelt sind und immer die Neigung haben, den leichteren oder scheinbar leichteren Weg zu gehen.

Doch da fehlt natürlich das Kriterium der Wahrheit, der Freiheit und der Demokratie. Gerade der Jurist muß allerdings auch einräumen, daß die manchmal auch juristisch nicht immer einfachen Regelungen und Betrachtungsweisen das Verständnis für die Grundlagen der Deutschlandpolitik erschweren. Wir sollten aber auch gerade deshalb begreifen, daß auch die Rechtsfragen ein Teil der politischen Auseinandersetzung um Offensein und Lösung der deutschen Frage sind.

Gerade deshalb muß Auffassungen von der Gleichwertigkeit der Systeme in Deutschland gegengefragt werden: Sind kommunistische Diktatur und freiheitliche Demokratie tatsächlich gleichwertig? Sind Bundestag und Volkskammer gleich? Sind Bundespräsident und Staatsratsvorsitzender das gleiche?

Natürlich nicht. Die politische Ordnung der Bundesrepublik ist eine freiheitliche Demokratie, ein sozialer Rechtsstaat. Die DDR ist eine kommunistische Parteidiktatur, an deren Spitze die Allmacht des Politbüros der SED steht und in der Staat und Recht immer nur Instrumente dieser Parteiherrschaft sind.

Morgen lesen Sie:

Die Unterschiede, die Demokraten wichtig sind, verschwimmen bei Beziehungen von Partei zu Partei und Parlamenten zu Parlamenten. Wer die Streichung des Wiedervereinigungs-Gebotes aus dem Grundgesetz fordert, räumt ein, daß seine Vorstellungen dem Grundgesetz widersprechen. Österreich hat die „DDR"-Staatsbürgerschaft anerkannt – und wieviele Urlauber aus Mitteldeutschland trifft man deswegen in den Alpen?

Mit seiner Wahlmannschaft läßt sich Schröder noch alle Türen offen

Albrecht-Herausforderer klammert Kandidaten für Umweltschutz und Landwirtschaft vorerst aus

MICHAEL JACH, Hannover

Gesteigerte Gewinnchancen für die Landtagswahl am 15. Juni rechnen die niedersächsischen Sozialdemokraten sich mit dem personalpolitischen Aufgebot aus, das ihr Spitzenkandidat Gerhard Schröder jetzt als „Kern meines zukünftigen Kabinetts" vorgestellt hat. SPD-Landesvorsitzender Johann Bruns, „Nummer zwei" der insgesamt siebenköpfigen Wahlkampfmannschaft, erklärte angesichts der getroffenen Auswahl, nun habe seine Partei allen Grund, „mit Optimismus aus der Kurve in die Zielgerade" zu gehen.

Hausgemachte Zwänge

Mit einem regelrechten Schattenkabinett, in dem die üblichen Zuständigkeiten bereits lückenlos verteilt wären, mochte Schröder sich allerdings nicht umgeben. Denn so bewahre er sich bis nach dem Wahltag „Freiheit" für Besetzung und Ressortzuschnitt „des einen oder anderen Amtes", meint der Albrecht-Herausforderer und fügt hinzu: „Man soll das Fell des Bären auch nicht vor der Zeit über die Maßen verteilen..." Auch ein Hintertürchen zu einer womöglich nötigen Machtteilung mit den Grünen? Dies nun wird flugs bestritten.

Die begrenzte Kopfzahl der Mannschaft ist indes auch bedingt durch noch andere, hausgemachte Zwänge: Die angriffslustig gewordene Arbeitsgemeinschaft Sozialdemokratischer Frauen (ASF), im Gefolge ihrer ehrgeizigen Bundesvorsitzenden, Göttinger Landtagsabgeordneten und jetzigen Landesminister-Kandidatin Inge Wettig-Danielmeier (49), hatte Schröder den Schwur abgetrotzt, sein „Kernkabinett" geschlechterparitätisch zu besetzen. Damit jedoch hatte es seine Schwierigkeiten.

Nichtsdestoweniger gelang es Schröder, seiner Truppe mit der derzeitigen Vizepräsidentin der Universität Hamburg, Heide Pfarr (41), ein gewisses Glanzlicht an Geist und Charme aufzustecken. Die Jura-Professorin soll das Wissenschafts- und Hochschulressort übernehmen (auf das vor dem auch Frau Wettig-Danielmeier *ein Auge geworfen hatte*).

Dieser winkt nun statt dessen ein Ressort „für Frauenfragen und Angelegenheiten des Bundes", mit dem sie die kraft einer Regierung Schröder „gebrochene Bundesratsmehrheit der Union" nutzen soll, die bundespolitische Rahmengesetzgebung in Richtung „Gleichstellung der Frau" massiv zu beeinflussen. Dritte im Damenbunde ist die gestandene Chemie-Gewerkschafterin Eva Kaier (57), Leiterin des Vorstandsbereiches Sozialpolitik/Frauen der IG Chemie-Zentrale in Hannover. Frau Kaiser ist für das Sozialministerium vorgesehen „mit besonderem Schwerpunkt der Frauenrechte in der Arbeitswelt" (Schröder).

Die männliche Parität bleibt gewahrt mit Johann Bruns (53), der mit der Zuständigkeit für Wirtschaft und Finanzen eine Hauptlast des SPD-Wahlkampfes tragen wird: Ministerpräsident Ernst Albrecht mit Niedersachsens struktur- und arbeitsmarktpolitischen Schwächen einzuheizen. Rolf Wernstedt (44), profilierter Bildungspolitiker und stellvertretender Vorsitzender der Landtagsfraktion, soll ins Kultusministerium einziehen.

Als künftiger Innenminister schließlich wird Gerhard Glogowski (42) angeboten, früher Oberbürgermeister in Braunschweig und gleichfalls stellvertretender Fraktionschef im Landtag. Neben Bruns und Hannovers Oberbürgermeister Herbert Schmalstieg werden „Senkrechtstarter" Glogowski Ambitionen nachgesagt, den Spitzenkandidaten nach verlorener Landtagswahl zu beerben.

Einstweilen freilich tippt Bruns angesichts der Kernmannschaft auf „Sechs Richtige mit Zusatzzahl". Letztere meint den Staatsrat beim Hamburger Umweltsenator Fritz Vahrenholt, dem Schröder ein neuzuschaffendes Umweltministerium in Hannover übergeben will, der jedoch aus beamtenrechtlichen Gründen für den Wahlkampf nicht verfügbar ist.

Kalkuliertes Manko

Für die Kompetenzdichte der Mannschaft, zumal gegen grüne Konkurrenz, ein Manko, das Gerhard Schröder jedoch aus genannten Gründen ebenso in Kauf nimmt wie die für Niedersachsen empfindliche Lücke bei der agrarpolitischen Repräsentation. Was gewiß damit zu tun hat, daß die SPD weniger auf bäuerliche Stimmen zu ihren Gunsten denn auf Wahlverweigerung zu Lasten der CDU rechnet.

Windelen behält sich Millionenforderungen vor

Ministerium entsendet Beobachter zum Franke-Prozeß

WERNER KAHL, Bonn

Das Bundesministerium für Innerdeutsche Beziehungen hat sich im Prozeß gegen den ehemaligen Minister Egon Franke und dessen damaligen Ministerialdirektor Edgar Hirt Schadenersatzansprüche in Millionenhöhe vorbehalten. Das wurde gestern in einem Schreiben des Ministeriums an den Vorsitzenden der 1. Großen Strafkammer, Wilfried Manthei, mitgeteilt. Das Ministerium begründete darin die Anwesenheit des Ministerialrates Heß als Prozeßbeobachter des ministeriellen Justitiariats.

Franke und Hirt sind angeklagt, 5,56 Millionen Mark aus Bundesmitteln veruntreut und die dazu gehörigen Akten vernichtet zu haben. Der „Dreier-Ausschuß" des Haushaltsausschusses im Deutschen Bundestag erwartet von dem Verfahren Aufklärung, wohin diese Gelder, über die es keine Quittungen mehr gibt, im Rahmen der Aufgaben des Ministeriums für humanitäre Aktionen zwischen Ost und West tatsächlich geflossen sind.

In dem seit zwei Monaten andauernden Prozeß werden jetzt Fälle angeblicher Zahlungen, die amtlich nicht gedeckt waren, geschildert. Zweihunderttausend Mark im „Briefumschlag" für die Übersiedlung einer Familie Schellhorn aus der „DDR". Empfänger des Batzens Geld war angeblich ein „Endabnehmer", so der Angeklagte Hirt. Dahinter verbarg sich wiederum angeblich ein Fluchthelfer. Daß die Familie Schellhorn in enger persönlicher Bindung zu dem damaligen Ministerialdirektor steht, hat dessen seinerzeitiger Minister Egon Franke erst durch die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen erfahren. Er, Franke, habe Hirt ermuntert, den Fall Schellhorn möglichst auf offiziellem Wege zu lösen.

In einem anderen Fall sind angeblich „weit mehr als 500 000 Mark" für die Ausschleusung eines „DDR"-Sicherheitsbeamten geflossen, obwohl der westliche Nachrichtendienst zumindest bis Anfang der achtziger Jahre Möglichkeiten für illegalen Transfer besaß, wie der Fall des 1981 vom Verfassungsschutz in den Westen geholten Ex-Spions Fülle beweist.

Über dem Verfahren im Saal 113 lasten die undurchsichtigen und unquittierten Zahlungen der letzten Jahre in der Amtszeit Egon Frankes. Ein Mißverständnis zieht sich durch die Berichterstattung: Geld für Freikäufe? Tatsächlich ist für den Freikauf politischer Gefangener aus „DDR"-Haftanstalten – mit einer Ausnahme – von den Bundesregierungen kein Bargeld gezahlt worden. Die Gegenleistungen bestehen vielmehr in Warenlieferungen.

Nur eine Ausnahme gab es zu Be*ginn der Aktion 1963. Ost-Berlin hatte* damals durch stille Vermittlung des Verlegers Axel Springer der Bundesregierung acht langjährige Gefangene gegen ein Kopfgeld von je 40 000 Mark angeboten. Solange die Freiheit eines Menschen mit Geld erreicht werden könnte, werde er diese Chance unterstützen, sagte Axel Springer. Seitdem sind mehr als 25 000 politische Gefangene in den Westen gekommen. Für jede Mark, die in Warenlieferungen an die „DDR" aus Bundesmitteln gesteckt wurde, liege ein Beleg vor, wurde der WELT gestern von zuständiger Seite erklärt. Das beziehe sich auch auf die Amtszeit Egon Frankes.

Stoiber: WDR verbreitet Lügen über Wackersdorf

„Sachlichen und fairen" Beitrag in der ARD gefordert

PETER SCHMALZ, München

Einen Verstoß gegen das Rundfunkgesetz wirft der Leiter der bayerischen Staatskanzlei, Edmund Stoiber, dem WDR vor, weil in der *„Monitor"-Sendung* über die Wiederaufarbeitungsanlage (WAA) bei Wakkersdorf Unwahrheiten verbreitet worden seien. In einem Brief an den Intendanten des Bayerischen Rundfunks, Reinhold Vöth, legte Stoiber Beschwerde gegen den Beitrag ein und forderte Vöth auf, in das ARD-Programm eine Sendung einzubringen, die sich „sachlich und fair" mit dem Thema befasse und auf die „von Monitor zu verantwortende Falschberichterstattung" Bezug nehme.

Stoiber sieht in dem WDR-Beitrag ein Musterbeispiel an Desinformation und Agitation. Das TV-Magazin habe zu dem Trick gegriffen, die Unwahrheit nicht durch eigene redaktionelle Äußerungen, sondern durch die Aneinanderreihung von Bemerkungen absolut einseitig ausgewählter Zeugen zu verbreiten, um den Eindruck zu erwecken, die WAA sei unwirtschaftlich, könne zur Lösung der Entsorgungsprobleme kaum etwas beitragen und gefährde erheblich die Gesundheit der Bevölkerung.

Weder ein Vertreter der Gemeinde Wackersdorf, der die Anlage begrüßt, sei zu Wort gekommen noch eine Stellungnahme der Deutschen Gesellschaft für Wiederaufarbeitung gesendet worden, obwohl ein entsprechendes Interview aufgezeichnet worden sei. Ein Gespräch mit Bayerns Innenminister Karl Hillermeier sei „unverschämt und hinterhältig" *verfälscht worden.*

Der Wunsch nach sachlicher Aufklärung über die WAA ist bei den Gegnern des Projekts ohnehin erstaunlich gering. Nur 87 oder 0,18 Prozent der 47 618 Einwender gegen das atomrechtliche Genehmigungsverfahren machten von dem Angebot des Umweltministeriums Gebrauch, sich die 258 Seiten umfassende erste Teilerrichtungsgenehmigung kostenlos schicken zu lassen.

Dafür wird zunehmend mit Emotionen operiert, wie auch der Beginn des Verwaltungsgerichtsverfahrens gegen das Projekt zeigte: Ein Rechtsanwalt stellte den Antrag, das Verfahren vorerst auszusetzen. Sein Mandant, der Landwirt Bollwein, stehe unter einer „psychologischen Zwangssituation", die unter anderem durch eine Polizeiaktion in seinem Schafstall verursacht worden sei.

Bei der Durchsuchung des Schafstalls, den Bollwein WAA-Gegnern als Quartier überlassen hatte, wurden Nagelbretter, „Krähenfüße" und eine Schleuder mit Stahlkrampen sichergestellt. „Instrumente, die für eine friedliche Demonstration wohl kaum benötigt werden", kommentierte das Münchner Innenministerium kühl.

Mainzer SPD sieht sich im Aufwind

Nea. Mainz

„Schade, daß nicht schon am letzten Sonntag gewählt wurde." Mit diesem Spruch charakterisiert der rheinland-pfälzische Oppositionsführer Rudolf Scharping (SPD) gut ein Jahr vor der nächsten Landtagswahl die Stimmung seiner Partei, deren Situation „so gut wie schon lange nicht mehr" sei.

Der SPD-Landesvorstand beschloß am Montagabend nicht nur das politische Programm für 1986, das durch die vier Schwerpunkte Wirtschaft und technischer Wandel, soziale Gerechtigkeit, kulturelle Aktivitäten und Minderung der militärischen Belastungen in Rheinland-Pfalz gekennzeichnet ist. Er bewilligte auch eine eigene Meinungsumfrage. Sie soll noch mehr Klarheit in die durchaus optimistische Einschätzung der eigenen Wahlchancen 1987 bringen. Ein gemeinsam mit dem Bad Godesberger Infas-Institut unternommener Versuch, Ergebnisse von Bundesumfragen auf Rheinland-Pfalz umzurechnen, hat nach Scharpings Auskunft folgende Zahlen ergeben: Im Hinblick auf die Landtagswahlen in Rheinland-Pfalz liegt die CDU zur Zeit bei 47 bis 48 Prozent (Wahlergebnis 1983: 51,9), die SPD bei 42 bis 43 Prozent (39,6), die FDP bei etwa fünf Prozent (3,5) und die Grünen „deutlich darunter" (4,5).

Als Ausgangslage für einen Wahlkampf sei dies hervorragend, meint der Oppositionsführer. Die SPD werde alles daransetzen, den gegenwärtig guten Trend zu verstärken. 1985 gab es – im Unterschied zu anderen Landesverbänden – bei der SPD Rheinland-Pfalz bis September rund 4000 Neueintritte.

Zwei großangelegte Flugblattaktionen spiegeln die in Rheinland-Pfalz neue Stoßrichtung der Sozialdemokraten. Die eine läuft in diesen Tagen an. Sie befaßt sich mit der Affäre um die Deutsche Anlagen Leasing (DAL) und die daraus folgenden finanziellen Verluste für die Staatskasse. Dem Einwand, auch andere Länder seien über ihre Landesbanken in die Affäre verstrickt, begegnet Scharping mit dem Vorwurf, nirgendwo sei der DAL derart bedenklich der Weg gebahnt worden wie in Mainz.

Die zweite Flugblattaktion wird sich mit Paragraph 116 des Arbeitsförderungsgesetzes beschäftigen. Hier soll nicht etwa die Bedeutung für das Streikrecht, sondern die finanzielle Konsequenz eines Streiks für kleine und mittlere Unternehmen in den Vordergrund gestellt werden. Hier wird der Versuch deutlich, sich die Sympathien des Handwerks im Lande zu sichern.

Zurückhaltend äußerte sich Scharping zu den Vorgängen bei den Jusos im Lande, wo seit Monaten erbitterte Auseinandersetzungen zwischen einem gemäßigten und einem mehr an der DKP orientierten Flügel stattfinden. Wie seine Meinung im Grundsatz aussehen wird, ließ er jedoch durchblicken: „Wer von der Marktwirtschaft Abschied nehmen will, wird immer mit meinem Widerspruch zu rechnen haben."

DIE WELT (USPS 603-590) is published daily except sundays and holidays. The subscription price for the USA is US-Dollar 365,00 per annum. Distributed by German Language Publications, Inc., 560 Sylvan Avenue, Englewood Cliffs, NJ 07632. Second class postage is paid at Englewood, NJ 07631 and at additional mailing offices. Postmaster: send address changes to: DIE WELT, GERMAN LANGUAGE PUBLICATIONS, INC., 560 Sylvan Avenue, Englewood Cliffs, NJ 07632.

CDU wundert sich über das Zögern der FDP

Von HERBERT SCHÜTTE

Auf Hamburgs politischem Barometer steht seit Jahresanfang plötzlich die Großwetterlage im Mittelpunkt. In der Hansestadt, metereologisch durch Schneefälle, Glatteis, Orkanböen und ungewohnte aufsteigende Hitze verunsichert, denken die Politiker laut über die Vor- und Nachteile einer engen Anlehnung der im Winter fälligen Bürgerschaftswahl an die Bundestagswahl Anfang 1987 nach.

SPD-Fraktionschef Henning Voscherau hatte in der zweiten Januarwoche den Stein ins Wasser geworfen: „Die Mobilisierung der Arbeitnehmerschaft im Vorfeld einer Bundestagswahl steigt – das nützt uns", befand der listenreiche Notar. Die dann vorherrschenden Bundesthemen wären für den Landtagswahlkampf der Hamburger SPD nützlich. Fazit: Seine Partei solle den Januar statt Anfang November als Bürgerschaftswahl-Termin ins Visier nehmen.

Die CDU reagierte empört: „Offenbar fürchtet die SPD die Auseinandersetzung zu Themen der Landespolitik", erklärte Hamburgs CDU-Landesvorsitzender, Jürgen Echternach. Die Union plädiere für einen Wahltermin, „der auch Themen der Hamburger Landespolitik Raum" gebe. Und Hamburgs FDP-Vorsitzender, Ingo von Münch, zog aus dem „Jonglieren der SPD über den günstigsten Wahltermin" das Fazit: „Damit macht man die Wähler zum Spielmaterial."

Die Grün-Alternative Liste, nach den Worten ihres Vorstandsmitgliedes Thomas Ebermann „in günstiger Position, weil sie es mit einem alleinregierenden SPD-Senat zu tun hat", folgerte aus dicht beieinander liegenden Terminen für beide Wahlgänge, daß dann die Auseinandersetzung



mit der CDU/FDP-Politik für sie fast den gleichen Stellenwert mit der Kampagne gegen die SPD habe.

Das letzte Wort spricht in Kürze der Senat, der sich voraussichtlich für Anfang November entscheiden wird. Doch man schließt in Hamburg gleichsam schon die Waffenkammer auf, um die Rüstung für den Wahlkampf anlegen zu können. Die Parteien wollen in den nächsten Wochen ihre Programm- und Personalpakete schnüren, als erste wird die SPD am 22. Februar ihre Kandidatenliste absegnen.

Die SPD rechnet übrigens fest mit dem Erhalt der absoluten Mehrheit. Sie will mit doppelt sovielen weiblichen Abgeordneten wie bisher in die nächste Legislaturperiode gehen. Stärkung der Wirtschaftskraft, Abbau der Arbeitslosigkeit, Kampf gegen „die neue Armut" und gegen Ausländerfeindlichkeit stehen im Mittelpunkt ihrer Wahlaussage. Die Christdemokraten wollen die „dramatische Kluft zwischen der Entwicklung Hamburgs und der Entwicklung des Bundesgebietes" herausstellen und – so CDU-Chef Jürgen Echternach – den „politisch notwendigen Schub erreichen, um die verschlissene, verfilzte, in Flügelkämpfen gelähmte SPD abzulösen".

Echternach wundert sich allerdings, daß die FDP (noch) nicht mitschiebt, daß sie, „anders als das, was die Herren Bangemann und Genscher in Bonn immer wieder sagen", nicht öffentlich erklärt, liberale Politik sei nur im Bündnis mit der CDU durchzusetzen. Hier hält sich der Hamburger FDP-Landesverband bedeckt. Die Blau-Gelben, seit 1978 nicht mehr im Landesparlament, rechnen sich bei dem Offenhalten ihres Kurses nach einer erfolgreichen Wahl, also der Überwindung der Fünf-Prozent-Hürde – was für Ingo von Münch „kein Thema", sondern selbstverständlich ist – eine stärkere Sogwirkung auf ehemalige Helmut-Schmidt-Wähler, also Ausbeute aus dem SPD-Potential. Der dienstjüngste Hamburger Parteivorsitzende – er ist erst seit Mai 1985 im Amt – kündigte die Themen Sanierung der Finanzen und Verbesserung der Wirtschaftskraft als zentrale Aussagen seiner Partei an.

Die Grün-Alternativen – mit acht Abgeordneten (6,8 Prozent) in der Bürgerschaft vertreten, erwarten eine mindestens gleichstarke Riege im nächsten Parlament, wobei – wenn es nach den Vorstellungen der „Frechen Frauen" geht, nur weibliche Turnschuh-Politiker auf den GAL-Abgeordneten-Bänken Platz nehmen sollen. Die Basis will in den nächsten Wochen entscheiden.

Altparlamentarier Thomas Ebermann macht ebenfalls die Themen Arbeitslosigkeit und Agrarpolitik als Schwerpunktthemen neben dem Feld der Umweltpolitik aus. Doch er nennt als mögliches Reizthema der GAL die „autofreie Stadt". Wobei er Zweifel eingesteht, „ob dieser Slogan 'rüberkommt". In Berlin hatte die Alternative Liste vor einem Jahr mit der gleichen Losung einen Aufschrei der Empörung ausgelöst – aber dennoch bei der Wahl zum Abgeordnetenhaus kräftig zugelegt.

Die Kunst, aus einem Minus ein Plus zu machen

Einige Beispiele, wie die Ostberliner Statistiker den Volkswirtschaftsplan 1985 für die Bevölkerung schönen

DIETER FUCHS, Berlin

Stolze Worte gebraucht die Staatliche Zentralverwaltung für Statistik, um den Volkswirtschaftsplan 1985 zu beschreiben. Es sei ein für die „DDR besonders erfolgreiches" Jahr gewesen. Die Werktätigen hätten durch „große schöpferische Arbeit die bisher höchsten Leistungen" vollbracht. Das stimmt, obwohl wichtige wirtschaftliche Wachstumsraten (Nationaleinkommen, Außenhandel) geschrumpft sind – was unerwähnt bleibt.

Die Lobeshymne wird auch mit traurigen Klängen unterlegt, allerdings so, als könne man zusätzliche Freudengesänge anstimmen. Die Bevölkerung sei „zuverlässiger" mit den tausend kleinen Dingen des täglichen Bedarfs versorgt worden, rühmen die Statistiker. Auch habe es „Fortschritte" bei der Ersatzteilversorgung gegeben.

Dies bedeutet: Weder im einen noch im anderen Fall war die Versorgung reibungslos. Bei Ersatzteilen muß sie *sogar* ziemlich schlecht gewesen sein, denn das Politbüro gab im November auf der Tagung des Zentralkomitees der SED Beschlüsse bekannt, die nun endlich die Ersatzteilsorgen beseitigen sollen.

Die Kunst, aus einem Minus durch die Art der Berichterstattung ein Plus zu machen, ist in Ost-Berlin hoch entwickelt. Ein typisches Beispiel liefert die Erwähnung der Zuckerrübenernte. Im Text der Mitteilung kommt sie überhaupt nicht vor, während die „DDR"-Rekordernten bei Getreide, Kartoffeln, Obst und Gemüse angemessen gewürdigt werden.

Auch Erfolge verschleiert

Die Statistiker nennen diese widerborstige Feldfrucht lediglich in einer Tabelle und vergleichen das 85er Resultat nicht – wie sonst in diesem Bericht üblich – mit dem von 1984, sondern mit dem Durchschnitt der vier vorangegangenen Jahre, der nur bei 289 Doppelzentnern lag. So wird die mit 316 Doppelzentnern je Hektar enttäuschend ausgefallene 85er Zuckerrübenernte versüßt.

Wie bei derartigen Planerfüllungsberichten üblich, so verzichtet auch die neue Mitteilung darauf, der Öffentlichkeit klipp und klar vorzurechnen, was geplant war und was erreicht wurde. Deshalb erfahren die Werktätigen nicht einmal, daß die gesamte Wirtschaftsleistung, das produzierte Nationaleinkommen, mit seinem Anstieg um 4,8 (Vorjahr 5,5) Prozent den Planansatz (4,4 Prozent) überboten hat.

Ungeklärt bleibt hier wie bei anderen Wertangaben, ob der Zuwachs real ist oder durch nicht herausgerechnete Preiserhöhungen aufgebläht wird. Zwei Jahrzehnte zuvor, im Planerfüllungsbericht für 1965, war die Staatliche Zentralverwaltung für Statistik präziser. Da hat man an einer Stelle vermerkt, daß zu „vergleichbaren Preisen" bewertet wurde.

Da die Planerfüllungsberichte auf den Vergleich der erreichten mit den geplanten Werten *meist* verzichten, bleibt den Werktätigen verborgen, daß der Außenhandelsumsatz, der 180 Milliarden Valutamark betrug, nicht um die geplanten acht, sondern um 3,5 (Vorjahr 8) Prozent zunahm.

Frisierte Angaben?

Trotz der größeren Leistungen der Landwirtschaft hat die Industrie ihren Anteil am produzierten Nationaleinkommen erheblich gesteigert. Er kletterte auf mehr als 80 (Vorjahr 70) Prozent. Die zentralgeleiteten Kombinate erweiterten ihre Nettoproduktion um neun (Vorjahr 8,5) Prozent.

Beträchtliche Fortschritte werden für die Senkung des Materialverbrauchs und für die Verbesserung der Arbeitsproduktivität angegeben. Ob die Betriebe und Kombinate trotz des auf sie ausgeübten Leistungsdrucks der Versuchung widerstanden haben, günstig frisierte Angaben nach oben zu melden, läßt sich nicht beurteilen, vermutlich nicht einmal vom SED-Politbüro.

Das vollständige Zitat von Hellenbroich

ms. Bonn

„Am 5. Dezember beauftragte mich Spranger, Erkenntnisse über von Brauchitsch (Flick) zusammenzustellen. Wenn das BfV keine nachrichtendienstlichen Erkenntnisse habe, soll auch der BND angefragt werden. Gibt es in diesem Zusammenhang irgendwelche Hinweise auf active measures (aktive Einflußnahme, die Red.) in Zusammenhang mit der Spendenaffäre?" Diesen Vermerk verfaßte der damalige Präsident des Bundesamtes für Verfassungsschutz (BfV), Heribert Hellenbroich, am 5. Dezember 1984. Am gleichen Tag hatte er mit dem Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesinnenministerium, Carl-Dieter Spranger, ein Gespräch geführt. Am Rand vermerkte Hellenbroich handschriftlich „Kanter".

Nur der erste Satz dieses Vermerkes ist einzelnen Zeitungen zugespielt worden. Daraufhin hat die SPD die Frage gestellt, ob ein „Fall von Amtsmißbrauch" („Frankfurter Rundschau") von Spranger vorliege. Der Vermerk läßt aber erkennen, daß es um die Frage ging, ob östliche Geheimdienste versuchen, aus der Flick-Affäre Nutzen zu ziehen, indem sie sich, wie schon mehrfach in der Vergangenheit, mit einer Desinformationskampagne „anhängen".

Das Bundesinnenministerium hat erklärt, es sei nicht darum gegangen, Informationen über von Brauchitsch zu sammeln. Hellenbroich hatte zu einem späteren Zeitpunkt dem Bundesinnenministerium mitgeteilt, daß es keine Anzeichen für eine Aktion östlicher Stellen gebe. Die Randnotiz „Kanter" ist überdies ein Indiz dafür, daß es nicht um die Person von Brauchitsch ging. „Kanter", vor einiger Zeit aufgeflogen, war ein Bediensteter des Flick-Konzerns, der dort für einen östlichen Geheimdienst spioniert haben soll.

Auf diesen Zusammenhang hat Bundesinnenminister Friedrich Zimmermann bereits im Dezember 1985 vor dem Innenausschuß des Bundestages hingewiesen. Er sagte damals, die Dienste hätten, was Bezüge der Flick-Affäre zu östlichen Geheimdiensten betreffe, „keine Erkenntnisse". Zimmermann: „Der konkrete Hintergrund war das Bekanntwerden eines Spionagefalles, wonach ein illegal eingeschleuster Agent eines östlichen Nachrichtendienstes über zehn Jahre lang unter anderem den Flick-Konzern ausgeforscht haben soll, eine zweifelsohne ausgezeichnete Basis für aktive Maßnahmen gegnerischer Nachrichtendienste."

Japan erkundet die Haltung Europas zu SDI

Abe heute in Bonn / Sorge über Moskaus Präsenz im Pazifik

JÜRGEN LIMINSKI, Bonn

Die japanische Diplomatie entfaltet zur Zeit eine rege Tätigkeit. Heute trifft Außenminister Abe in Bonn zu einem Arbeitsbesuch ein, gestern konferierte er in London mit der britischen Premierministerin Thatcher, vorgestern traf er in Tokio mit dem Präsidenten der EG-Kommission, Delors, zusammen und in der vergangenen Woche mehrmals mit dem sowjetischen Außenminister Schewardnadse.

Bei der Europareise Abes geht es vorrangig um das Ost-West-Verhältnis, die Haltung zu der amerikanischen Verteidigungsinitiative SDI und die Vorbereitung des Wirtschaftsgipfels der sieben wichtigsten westlichen Industriestaaten Anfang Mai in Tokio.

Diese Themenkreise sind nur noch schwer unabhängig voneinander zu behandeln. Das Ost-West-Verhältnis wird vielfach, jedenfalls in Moskau, *an SDI gemessen. SDI selbst ist von* der rasanten Entwicklung im Technologiebereich nicht zu trennen. Beim Wirtschaftsgipfel in Tokio werden deshalb voraussichtlich Fragen der Abrüstung und Rüstungskontrolle eine herausragende Rolle spielen. Dem kann auch Japan sich nicht entziehen. Bei den Schlüsseltechnologien von heute – Computer der fünften Generation, Höchstgeschwindigkeitsschaltkreise auf der Basis von Gallium Arsenid anstelle von Silicium - liegen Japan und die USA vorn. Die fünf größten Hersteller, die seit 1983 Speicherchips mit höchster Kapazität auf dem Markt anbieten, heißen Fujitsu, Mitsubishi, NEC, Toshiba und Motorola. Nur der letzte ist ein amerikanischer Konzern. Der Anteil Europas am Weltmarkt für integrierte Schaltkreise beträgt derzeit etwa fünf Prozent.

Horchposten

Japan beobachtet mit Sorge die maritime Aufrüstung der Sowjetunion im Pazifik. Seit einiger Zeit verstärkt Moskau seine Fernostflotte. Auffallend an den Flottenverbänden ist vor allem die qualitative Verbesserung. Ihre Konzeption ähnelt den amerikanischen „Task Forces". Sie können längere Zeit, teilweise sogar mehrere Monate, auf hoher See bleiben.

Gleichzeitig ist Moskau bemüht, seine Fischereiflotte so zu plazieren, daß sie als Horchposten nahe an amerikanischen Stützpunkten dienen. Es verhandelt mit mehreren Inselrepubliken. Mit Kiribati ist ein Vertrag bereits abgeschlossen. Für 1,7 Millionen Dollar pro Jahr dürfen die sowjetischen Trawler mit den langen Antennen in den Gewässern Kiribatis „fischen".

Auch die verstärkte sowjetische Präsenz im Pazifik hat mit SDI zu tun. In dem Raum, in dem die Fischereiflotte sich besonders um Fangrechte bemüht, liegt das Kwajalein-Atoll. Es beherbergt eine der technologisch am weitesten entwickelten amerikanischen Stützpunkte. Von diesem Atoll aus werden nicht nur amerikanische Weltraumprogramme überwacht, sondern alle Versuche mit Langstreckenraketen, die von der amerikanischen Westküste starten, kontrolliert. Die Raketen werden meist auf eine Landung in der Lagune von Kwajalein programmiert.

Mehrere Krisen

Die eigene Sicherheit ist berührt. Offenbar macht man sich auch Gedanken über die Zukunft des pazifischen Raums, wenn es auf den Philippinen nach der Wahl am siebten Februar zu größeren, möglicherweise bürgerkriegsähnlichen Unruhen kommt. Die eigenen Streitkräfte sind bescheiden, der japanisch-amerikanische Sicherheitsvertrag ist nach wie vor die Grundlage der nationalen Sicherheit. Spannungen in der Re*gion kann man nur im Verbund* begegnen.

Auch die Krise um den Anzus-Pakt bereitet den Japanern Kopfzerbrechen. Sollte der Pakt aufgelöst und die Krise auf den Philippinen nicht gelöst werden, könnte Japan in den Brennpunkt sicherheitpolitischer Überlegungen rücken. Für solche Fälle ist die Einschätzung der Europäer und deren Haltung zu den USA und SDI nicht unwichtig.

Japan ist an einer Beteiligung an SDI interessiert. Paris gehört nicht zu den Stationen der Europareise. In London hat Abe offenbar ein klares Bild präsentiert bekommen. Bei der alten Seemacht Großbritannien ist man das Denken in Kontinenten gewohnt. London hat als erste europäische Nation seine Teilnehme an SDI vertraglich abgesichert. In Bonn wird Abe mit Interesse unterschiedliche Ak zente zur Kenntnis nehmen. Er trifft auf seiner Erkundungsreise in Bonn mit Bundeskanzler Kohl und Außenminister Genscher zusammen.

Pinochet nutzt die Lage der Oppositionsparteien

Kein neuer Dialog in Sicht / Klima der Ungewißheit

FLORIAN NEHM, Santiago

Die Zerstrittenheit der im „Acuerdo Nacional" vereinten gemäßigten Opposition Chiles liefert für Präsident Augusto Pinochet vorläufig gute Gründe für den Zusammenhalt der Streitkräfte und seiner Regierung. Mit der bei ihm oft unterschätzten Berechnung versetzte Pinochet der „Nationalen Übereinkunft" – ihr gehören neben der Christlich-Demokratischen Partei sozialistische, liberale und rechtsgerichtete Parteien an – zu Weihnachten einen Schlag, von dem sich diese nur schwer erholen wird. Schroff weigerte sich der General gegenüber dem Acuerdo-Initiator, Kardinal Juan Francisco Fresno, den er vier Monate auf eine Audienz hatte warten lassen, das Acuerdo-Papier überhaupt zur Kenntnis zu nehmen.

Im Gegensatz zum „Movimiento Democratico Popular" (MDP), in dem sich Kommunisten und radikale


CHILE

Sozialisten zusammengeschlossen haben, lehnen die Parteien des Acuerdo Gewalt und Terror als Druckmittel offiziell ab. Das vom Kardinal im Geiste der Versöhnung vermittelte Abkommen fordert Präsidentschaftswahlen mit mehreren Kandidaten anstatt des von der Verfassung für 1989, dem Ende der Amtszeit Pinochets, vorgesehenen Plebiszits. Ihm muß sich ein von der Militärjunta zu benennender Kandidat, der laut Verfassung für eine zweite achtjährige Amtszeit ausnahmsweise auch Pinochet heißen könnte, stellen.

Bei den Christdemokraten, der größten der Acuerdo-Parteien, ist der linke Flügel bis hin zu Parteiführer Gabriél Valdés der Ansicht, daß auf das gescheiterte Dialogvorhaben nun eine Phase „sozialer Mobilisierung" mit Demonstrationen und Kundgebungen folgen müsse. Den Christdemokraten würden sich, auch wenn sie es nicht wollten, die offen für den gewaltsamen Weg eintretenden Marxisten des MDP anschließen. Die bei einigen Studentenvertretungen als Koalition zwischen Kommunisten und Christdemokraten praktizierte Einheitsfront wird von der christdemokratischen Führung geduldet. Das sind Koalitionen, die innerhalb des Acuerdo regelmäßig für Zündstoff sorgen und von Pinochet genüßlich genutzt werden, um die Christdemokraten als „verkappte Volksfrontler" anzuprangern.

Die unklare Haltung der Christdemokraten ist ein Grund für das geringe Durchsetzungsvermögen dialogbereiter Juntamitglieder wie Luftwaffengeneral *Fernando Matthei.* Und auch bei „Pinochet-müden" Chilenen erwecken Parteien, die sich von den Kommunisten nicht unmißverständlich abgrenzen, ein Mißtrauen, auf das Pinochet bauen kann.

Dem von oppositionellen Gewerkschaftlern angekündigten Generalstreik sehen auch viele Gegner Pinochets mit gemischten Gefühlen entgegen, zumal vergangene Versuche dieser Art mit zum Teil vandalischen Ausschreitungen gegen Unbeteiligte und Streikbrecher einhergingen.

Das ist der Grund für die konservativen Unterzeichner des Acuerdo, diese Strategie entschieden abzulehen. Sie böte, so Andrés Allamand von der „Unión Nacional", Pinochet nur den willkommenen Beweis für die mangelnde Abgrenzung des Acuerdo gegenüber den Gewaltstrategen des marxistischen MDP und einen Vorwand, die „Schraube der Repression wieder anzuziehen". Für Allamand begehen die Christdemokraten einen großen Fehler, wenn sie glauben, den Militärs Zugeständnisse „auf der Straße" entlocken zu können.

Wie viele Chilenen sich einem Protest auf der Straße anschließen würden, hängt wesentlich von der Arbeitslosigkeit ab. In der Landwirtschaft geht sie während der Fruchternten bis auf etwa ein Prozent zurück. Dagegen ist sie in Santiago, wo die Opposition den wichtigsten Teil ihrer Basis hat, mit etwa 16 Prozent bedrohlich hoch. Aber auch die niedrigen Reallöhne und die Überschuldung vieler Hausbesitzer, Lastwagenfahrer und Kleinunternehmer verbergen ein nicht berechenbares Potential der Unzufriedenheit. Auch ist die im Volk vorhandene Empörung über die von den Sicherheitsorganen weiterhin begangenen Einschüchterungen und Folterungen schwer einzuschätzen. Unsicherheit herrscht in der Bevölkerung auch über das drohende Ausmaß terroristischer Gruppen. Viele wissen nicht, ob sie Anschläge den Terroristen oder den Sicherheitsorganen anlasten sollen.

NATO plant Raketenabwehr-Stab

Konsequenzen aus der veränderten Lage in Europa / Eine Anregung General Macks

C. GRAF BROCKDORFF, Brüssel

Die Verteidigung Europas gegen sowjetische Raketen in der Praxis zu planen wird jetzt zum ersten Mal in der NATO erwogen. Wie von informierter Seite verlautet, untersucht man im Hauptquartier des NATO-Oberbefehlshabers General Rogers die Frage, ob in Zukunft ein spezieller Arbeitsstab die komplexen Probleme einer europäischen Raketenabwehr bearbeiten soll.

Mit dem aufsehenerregenden Schritt, über den eine letzte Entscheidung noch nicht getroffen ist, würde das am Rande der belgischen Stadt Mons gelegene militärische Oberkommando SHAPE (Supreme Headquarters Allied Powers Europe) die Schlußfolgerung aus der veränderten Lage ziehen, der sich die NATO in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre gegenübersieht. Nämlich:

- Die Bedrohung Westeuropas durch sowjetische Mittel- und Kurzstreckenraketen hat in den vergangenen Jahren rapide zugenommen.

Nur taktische Systeme

- SDI, das Forschungsprogramm des amerikanischen Präsidenten, hat die Abwehr ballistischer Raketen ins Bewußtsein gerückt. Die Technologie dafür könnte eines Tages zur Verfügung stehen.
- Die im Gang befindliche Modernisierung der NATO-Luftverteidigung führt zu der Konsequenz, die Raketenabwehr im höchsten militärischen Stab der Allianz, der im Verteidigungsfall für die operative Kriegsführung verantwortlich ist, untersuchen zu lassen.

In der NATO wird die europäische Raketenabwehr mit der Abkürzung ATBM (Anti-Tactical Ballistic Missile) umschrieben. Daraus geht hervor, daß es sich um die Abwehr taktischer Raketen handelt. Die Begrenzung der strategischen Raketenabwehr ist zwischen den Vereinigten Staaten und der Sowjetunion im sogenannten ABM-Vertrag von 1972 vereinbart worden. Beide Staaten haben im Juni 1985 in Genf ein in der Öffentlichkeit kaum beachtetes gemeinsames Protokoll (common understanding) unterzeichnet, in der sie sich verpflichteten, die „Lebensfähigkeit des ABM-Vertrages zu stärken". Die Abwehr taktischer Raketen ist nach dem ABM-Vertrag nicht beschränkt, auch die Weitergabe der entsprechenden Technologie nicht. Die Sowjetunion bezeichnete ihre Mittelstreckenrakete SS 20 als taktische Waffe. Sie definiert als „strategisch" nur Raketen, die das Territorium der USA treffen können.

Die Anregung zur Überlegung, ob die NATO einen kleineren ATBM-Arbeitsstab aus höheren Offizieren bilden soll, geht auf den Stellvertretenden Obersten Befehlshaber, den deutschen Vier-Sterne-General Hans-Joachim Mack, zurück. Mack glaubt, daß das Problem sich der Allianz aufzwingt. Bei SHAPE könnte es nur planerisch begleitet werden. Politische Entschlüsse, die erforderlichen Mittel bereitzustellen, müßten von den Nationen getroffen werden. Im übrigen dementiert General Mack eine Meldung des „Spiegel", wonach er vorzeitig aus dem Amt scheiden werde. Mack: „Ich bleibe bis März 1988 auf meinem Posten."

Gegenwärtig ist das amerikanische Heer dabei, seiner neuen Luftabwehrrakete „Patriot", die zum Teil bereits in der Bundesrepublik Deutschland stationiert ist, eine begrenzte Fähigkeit zur Abwehr ballistischer Raketen zu geben. Dies soll sich auf Kurzstreckenwaffen wie die sowjetische SS 21 und SS 23 beschränken, die eine Reichweite von bis zu 600 Kilometern haben.

SDI für Europa?

In einer weiteren Stufe soll die Abwehrfähigkeit der „Patriot" so gesteigert werden, daß auch Raketen wie die sowjetische SS 22, die rund 1000 Kilometer weit fliegt, abgefangen werden können. Nur die USA haben diesen Schritt bisher eingeleitet. Es ist bekannt, daß die europäische Industrie davon überzeugt ist, einer neuen Generation von Luftabwehrraketen eine ATBM-Fähigkeit geben zu können. In der NATO weist man darauf hin, daß auch über die Abwehr sowjetischer Marschflugkörper nachgedacht werden müsse.

Die Bekämpfung der SS 20, die von Stellungen bis hin zum 80. Grad östlicher Länge (Sibirien) nach Westeuropa schießen kann, wird mit der „Patriot" nicht möglich. NATO-Experten glauben, daß weltraumgestützte Sensoren eines möglicherweise entstehenden SDI-Systems auch für eine europäische Raketenabwehr genutzt werden könnten. (SAD)

Für CSSR-Medien ist das Thema Ehe kompliziert

RUDOLF STRÖBINGER, Bonn

Die Redaktion der deutschsprachigen Sendungen von Radio Prag geriet in Verlegenheit. Hörer Hans-Gerd Klein aus Brüggen in der Bundesrepublik wollte wissen, wie hoch die Scheidungsquote in der Tschechoslowakei liege und was die Hauptgründe für die Ehescheidungen sind. Bei der Formulierung der Antwort tat man sich schwer. „Die Zahlen sind hoch. In der tschechischen sozialistischen Republik fallen auf 100 Eheschließungen 35,7 Scheidungen. In der slowakischen sozialistischen Republik 17,8 Scheidungen. 75 Prozent aller Scheidungen spielen sich bei Eheleuten unter 40 Jahren ab."

Zuzugeben, daß die Zahl der Ehescheidungen ständig steigt, war für die Prager Journalisten-Funktionäre schon schlimm genug. Abenteuerlich wurde es aber, als sie zu begründen versuchten, warum es in der CSSR zu Ehekrisen kommt. Zuerst die systemkonformen Sätze: „Zu den Hauptgründen zählen keine objektiven Ursachen wie zum Beispiel schlechte Wohnverhältnisse, soziale oder finanzielle Sorgen oder Einmischung der Eltern in die Angelegenheiten der jungen Ehepartner, sondern vielmehr" – hier die außerhalb des Systems liegenden – „subjektive Ursachen."

Und dann werden diese „subjektiven Ursachen" aufgezählt: Der am häufigsten genannte Grund – etwa 25 Prozent – ist die Unterschiedlichkeit der Charaktere, die Untreue (rund 19 Prozent bei Männern und 16 Prozent bei den Frauen), schließlich dann zu etwa 18 Prozent der Alkohol bei den Männern.

16 Jahre Warten auf eine Wohnung

Aber andere tschechische und slowakische Massenmedien lassen auch objektive Gründe erkennen, die etwas mit den gesellschaftlichen Verhältnissen zu tun haben. So berichtete erst kürzlich die Tageszeitung des CSSR-Jugendverbandes, „Mlada Fronta": „In einer Situation, da zum Beispiel die durchschnittliche Wartezeit für die Zuteilung einer Wohnung vier Jahre im nordböhmischen Kreis und bis zu 16 Jahren in Prag beträgt und da viele junge Ehepaare so lange getrennt oder nur in sehr kleinen Wohnungen wohnen, ist die Perspektive der Ehe und der Elternschaft sehr kompliziert." In einer aktuellen Fernsehdiskussion unter dem Titel „Die Liebe ist nur der Anfang" erklärte die Psychologin Lilian Nerudova, daß jede dritte Ehescheidung sehr junge Paare betrifft. Ihr Gesprächspartner, Josef Pavek, begründet die Tatsache, daß mehr als zwei Drittel der Ehescheidungs-Anträge von der Frau gestellt werden, so: „Der Ehemann muß Überstunden machen und Geld für die Familie verdienen, weil er mehr Lohn bekommt als die Frauen. Denn diese haben eben niedrigere Löhne."

Zahl der Abtreibungen „bestürzend" hoch

Eine Folge des Versagens des real *existierenden Sozialismus* in der Familienpolitik ist auch die ständig steigende Zahl der Abtreibungen. Bereits die Tatsache, daß 57 Prozent aller Erstkinder früher als neun Monate nach der Hochzeit geboren werden, wird von der „Lidova Demokracie" als Anzeichen dafür gewertet, daß es bei der „Eheplanung" in der CSSR nicht richtig zugehe. Und die Wochenzeitung „Hospodarske Noviny" ist bestürzt über die ständig steigende Zahl der Abtreibungen. Auf 227 000 geborene Kinder im Jahr 1984 – so das Blatt – fielen 140 200 Abtreibungen. Das sind 3,8 Prozent mehr als im Jahre 1983. Besonders besorgt ist man darüber, daß 47 Prozent der Abtreibungen bei Müttern im Alter von 15 bis 24 Jahren vorgenommen werden.

Aber auch die Zahl der unehelich geborenen Kinder nimmt zu. Heute sind es in der CSSR schon mehr als sieben Prozent aller geborenen Kinder.

Ein Umstand wird von den CSSR-Fachleuten hartnäckig vergessen: Bei Scheidungen und Abtreibungen besteht ein großes West-Ost-Gefälle in der CSSR. In Mähren und in der Slowakei ist dieses Problem weniger gravierend als in Böhmen. Der verschwiegene Grund dürfte sein: der positive Einfluß der christlichen Erziehung, die größere und tiefere Religiosität in diesen Landesteilen, mithin der größere Einfluß der Kirchen. Dies zuzugeben ist Prag und Preßburg in der Tat nicht zuzumuten.

Demonstrantinnen unterwandert?

rtr, London

Die gegen amerikanische Mittelstreckenraketen protestierenden Frauen von Greenham Common sind nach einem Bericht der britischen Fachzeitschrift "Janes Defence Weekly" von Agenten unterwandert, die in der UdSSR ausgebildet wurden. Sechs Agenten befänden sich seit 1983 unter den Frauen vor dem US-Stützpunkt, hieß es. Sie sollen aus dem Warschauer Pakt und aus Westeuropa stammen. Ihre Aufgabe sei es, im Vorfeld ausgewählte Ziele anzugreifen. Die Zeitung beruft sich auf Informationen nicht identifizierter sowjetischer Überläufer.

Chinas Parteichef plant Europareise

AP, Peking

Der Generalsekretär der Kommunistischen Partei Chinas, Hu Yaobang, will im Mai und Juni dieses Jahres eine Europareise antreten, die ihn nach Großbritannien, Frankreich, in die Bundesrepublik Deutschland und nach Italien führen soll. Hu folgt damit Einladungen der westeuropäischen Staaten. Die britische Premierministerin Margaret Thatcher, Frankreichs Staatspräsident Mitterrand und Bundeskanzler Helmut Kohl sind schon in Peking gewesen und dort mit Hu zusammengetroffen. Der italienische Regierungschef Craxi war noch nicht in China.

Petition für Häftlinge in Polen

AFP, Warschau

Die Warschauer Zeitung „Zycie Warszawy" veröffentlichte gestern die Namen von 200 Persönlichkeiten, die sich in einer Petition für die Freilassung der politischen Häftlinge eingesetzt hatten. Dazu gehören neben Mitgliedern von inzwischen aufgelösten Vereinigungen auch bekannte Wissenschaftler und Kulturschaffende, die sich bisher an keinen Initiativen der Opposition beteiligten. Den Unterzeichnern warf die polnische Zeitung vor, sie wollten sich „alle Spannungen und Konflikte für ihre eigenen Zielsetzungen zunutze machen."

Briefe an DIE ● WELT

DIE WELT, Godesberger Allee 99, Postfach 200 866, 5300 Bonn 2, Tel. 0228/30 41, Telex 8 85 714

Hilfe für Neue Heimat?

„Neue Heimat vor Konkurs?"; WELT vom 16. Januar

Sehr geehrte Damen und Herren,
da klügeln die Gewerkschaften ein raffiniertes System aus, um mit wenig (Geld-)Einsatz viel Streikerfolg zu haben. Wenn sich dann die Bürger, vertreten durch die mit Mehrheit gewählte Regierung, dagegen wehren, daß Gelder der Bundesanstalt für Arbeit zu Streikgeldern umfunktioniert werden, werden eben diese Bürger mit sogenannten Warnstreiks bedacht (wer soll vor was gewarnt werden? Wir vor der Allmacht des DGB?) und ein politischer Vertreter dieser Bürger geschlagen.

Jetzt sieht es nun so aus, als sei die marod gewirtschaftete Neue Heimat gänzlich pleite. Bevor aber der DGB endlich mal alle Mittel aufbringt, um den über Jahre „gemeinnützig" subventionierten Betrieb, der sich in fetten Jahren oftmals mehr gemein als nützig gebärdete, zu sanieren, ruft man nach dem Staat. Er soll, diesmal mit Steuergeldern, da aushelfen, wo Gewerkschaftler versagt oder sich bereichert haben.

Von der gleichen Regierung, die fortlaufend vom DGB beschimpft wird, fordert man – wohl als eine Art Belohnung – jetzt Hilfe.

Ein drittes Mal dürfen dann noch die Bürger bezahlen, die (immer noch) Gewerkschaftsmitglied sind. Aber offensichtlich verbraucht man deren Beiträge für einen aufwendigen Lebensstil der Funktionäre und für Hetzkampagnen à la „Heißer Herbst", so daß dann für die eigentlichen Aufgaben, zum Beispiel die Finanzierung eines Streiks, wohl das Geld nicht mehr reicht, das man dann vom Staat einklagt.

Mit freundlichen Grüßen
Wolfgang v. Schlichtkrull-Guse,
Hochheim

*

„Volle Haftung"; WELT vom 16. Januar

Sehr geehrte Damen und Herren,
für den Fall einer Hilfe muß gesagt werden, daß die Regierung mit einer solchen voraussetzungslosen Hilfe Wasser in ein Faß ohne Boden schüttet, denn die „Neue Heimat" ist ein Kind, bei dem eine politische Ideologie Pate gestanden hat, die schlichtweg schon in ihren Grundzügen falsch ist, die „Neue Heimat" also von den Ansätzen her durch eine Ideologiebrille gesehen wurde, mit der sich betriebswirtschaftliche Fakten nicht erkennen lassen, sondern nur politische – in den Farben der sozialistischen Ideologie.

Ein Ergebnis dieser löchrigen Theorie war ja, daß der Genosse Erhard Eppler vor Jahren meinte, daß ihn nicht betriebswirtschaftliche Fakten und Kosten bei der Preisbildung zu interessieren brauchten, sondern nur die sozialpolitischen.

Seine Aussage steht in direkter Verbindung zu der sogenannten Gemeinwirtschaftstheorie des Genossen Hesselbach, der man bei den Sozialdemokraten mit Pauken und Trompeten folgte, als es nach Willy Brandt vor zehn Jahren darum ging, dem Volke einmal richtig zu zeigen, was wahre Demokratie ist.

Die schmerzliche Folge dieser löchrigen Theorie ist nun die „Neue Heimat". Sie wäre, wenn die Sozialisten an der Macht geblieben wären, heute längst das Flaggschiff der VEB-Betriebe, bei denen es nicht auf die betriebswirtschaftlichen Kosten ankommt, sondern nur auf die sozialen.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Heinz Steincke,
Michelbach/Bilz

*

Sehr geehrte Damen und Herren,
eine Extrawurst von seiten des *Kanzlers darf es nicht geben.* Zur Sanierung der durch Mißwirtschaft und anderer unschönen Dinge betroffenen Neuen Heimat muß selbstverständlich der DGB aufkommen. Statt dessen versucht sich die gewerkschaftseigene Neue Heimat u. a. mit dem Griff in alle möglichen Trickkisten. Den seit Jahren verunsicherten Mietern würde man allerdings einen Gefallen tun, wenn man dieses Gewerkschaftsunternehmen schließt.

Mit freundlichen Grüßen
Sigurd Frede,
Mieterverein Hohnerkampsiedlung e. V.
Hamburg 71

Unterschied

„Bonn will sich an Reagans Sanktionen nicht beteiligen"; WELT vom 8. Januar

Sehr geehrte Damen und Herren,
Chile hatte seinerzeit U-Boote bei uns bestellt. Es wäre ein sehr gutes Geschäft für die Bundesrepublik und eine besonders große Hilfe für unsere Werften gewesen. Abgelehnt – in Chile herrscht eine Diktatur, und so etwas können wir nicht unterstützen. Ich habe bisher nie gehört, daß Chile irgendwo im Ausland die Terroristen unterstützt. Attentate von Chilenen sind mir nicht bekannt.

Es ist doch wohl ein großer Unterschied zwischen Chile und Libyen, es ist auch ein großer Unterschied zwischen Pinochet und Khadhafi. Wer stand im Hintergrund bei der Entführung der Achille Lauro, in Rom, in Wien, und haben wir schon die Olympiade in München 1972 und das schreckliche Massaker von neun israelischen Olympiateilnehmern und einem Polizisten ganz vergessen?

Und trotzdem: Nach Italien ist die Bundesrepublik Deutschland mit 2,6 Milliarden Dollar der größte Handelspartner Libyens.

Traurig, aber wahr: Ob unsere Regierung so oder so entscheidet – darf man wissen, was wir aus Libyen kaufen? Welche Ölfirmen importieren Öl aus Libyen? Jeder von uns darf doch wissen, ob man durch Benzin- und Ölkauf die Terroristen unterstützt oder ob man diese Produkte von den Firmen kauft, die keine Terroristen unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Otakar Zoufaly,
Neubulach 1

Nur Schlagwort?

„Machten Bonner Beamte drei Minister zu Marionetten?"; WELT vom 15. Januar

Sehr geehrte Damen und Herren,
erst einmal bedanke ich mich für die exakte Information. Beim Lesen *stellt sich allerdings die Frage,* was hat das alles noch mit Ethos zu tun?

Für die Karriere wird 1967 eine Planstelle geschaffen: der Parlamentarische Staatssekretär. Als Ministerialer mit Pensionsberechtigung darf er gleichzeitig noch Bundestagsabgeordneter sein. Was sagt die Verfassung dazu?

Hochkarätige Beamte initiieren eine Umwelt-Mafia, um jederzeit Millionen Bürger mobilisieren zu können. Wo bleiben hier Beamteneid und Loyalität gegenüber dem Staat? Mit dieser Aktion wird heute die Notwendigkeit von bis zu 100 000 neuen Beamtenstellen begründet.

Wenn jedoch hier bereits die Sitten verwildern, dürfen wir uns dann noch über Vorgänge wundern, wie sie sich in den letzten Tagen um Wallmann *und Geißler abgespielt haben?*

Hat die „wehrhafte Demokratie" nicht bereits in Amtsstuben und Ministerien zu beginnen, oder ist es nur ein Schlagwort für die Straße?

Mit freundlichen Grüßen
Peter Wendlandt,
Hamburg 36

Wort des Tages

„Aus Niederlagen lernt man leicht. Schwieriger ist es, aus Siegen zu lernen."

Gustav Stresemann, deutscher Politiker (1878–1929)

Patentrezept

„Der DGB malt eine Gefahr an die Wand, die nicht existiert"; WELT vom 15. Januar

Sehr geehrte Damen und Herren,
der Vorschlag Professor Eschenburgs, Redner anderer politischer Richtung zur Vermeidung einer Anpöbelung künftig durch einen gesonderten Eingang zu führen, ist wenig hilfreich.

Welcher Politiker oder gar Oberbürgermeister, der auf sich hält, wird sich auf die Hintertreppe verweisen lassen? Auch dann bleiben Rempeleien möglich. Erst recht lassen sich Störungen und Verhinderungen der Rede so nicht abwenden.

Wenn menschlicher Anstand nicht mehr zu erwarten ist, greife man doch zu den Mitteln der modernen Technik und lasse den Redner auf Band sprechen und im Videorecorder erscheinen. Das hat den Vorzug, daß die Rede unterbrochen werden kann, um die Zuhörer sich durch Proteste und Schimpfworte abreagieren zu lassen. Außerdem könnte jederzeit mehrheitlich darüber abgestimmt werden, ob die Rede fortgesetzt oder das Band in einen bereitzustellenden Mülleimer geworfen werden soll.

Dieses Verfahren hat drei Vorteile: Erstens braucht sich kein Funktionär mehr über die Anwesenheit eines Reaktionärs im Nadelstreifen-Anzug aufzuregen. Zweitens wäre der friedliche demokratische Ablauf der Veranstaltung gesichert. Schließlich könnte der Oberbürgermeister oder sonstige Redner seine Zeit für noch wichtigere, dankbarere Aufgaben verwenden.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Hans Tigges,
Hamm

Auch Türken

„Wie aus bulgarischen Türken Bulgaren werden"; WELT vom 14. Januar

Sehr geehrte Damen und Herren,
bei der heutigen Verneinung alles Türkischen in Bulgarien durch die herrschende Kaste führt man Proto-Bulgaren, Slawen und Thraker an, aus denen das Volk noch heute bestehen soll.

Aber der Name Bulgaren kommt schließlich von den türkischen Bulgaren, die aus ihrem Reich an der Wolga nach dem heutigen Bulgarien zogen und um 600 n. Chr. mit unterworfenen Slawen ein Reich gründeten. Das waren die türkischen Bulgaren, nach denen sich noch heute der Staat Bulgarien nennt.

In einer der frühchristlichen Kirchen aus dieser Zeit sind noch heute türkische Schriftzeichen zu sehen, wie sie schon am Orchon in Ostasien geschrieben wurden.

Mit freundlichen Grüßen
H. Schaumann,
Hamburg 76

Leistungen

„Was alles floriert"; WELT vom 15. Januar

Sehr geehrte Damen und Herren,
Herr Dertinger betrachtet die Statistik des Bruttosozialprodukts und meint zu Recht, daß zur „vollen Wahrheit ... noch 150 bis 200 Milliarden aus der Schattenwirtschaft fehlen". Fehlt aber nicht auch die gesamte private Eigenleistung, die vielleicht einen noch größeren Umfang hat?

Ist die Hausfrauenarbeit weniger ein Teil der volkswirtschaftlichen Gesamtleistung als die von Hausangestellten? Die Erziehungsleistung der Eltern weniger als die eines bezahlten Erziehers? Die Arbeit im eigenen Garten weniger als die eines bezahlten Gärtners? Die Eigenleistung beim Hausbau weniger als die der bezahlten Handwerker? Die eigene Kraftwagenpflege weniger als die einer Werkstatt? Wenn zwei Personen für sich selbst arbeiten, wird das von der Statistik nicht erfaßt, arbeiten sie aber im gleichen Umfang wechselseitig füreinander gegen versteuertes Entgelt, so wird das erfaßt. Für die Volkswirtschaft entsteht aber in beiden Fällen die gleiche Leistung.

Mit freundlichen Grüßen
Gerhard Hennig,
Buchholz

Erstaunlich

„Das manipulierte Recht"; WELT vom 7. Januar

Sehr geehrte Damen und Herren,
in dem Artikel werde ich mit Ausführungen zum Thema „Schlichten statt Richten" zitiert, die ich am 20. 12. 1985 vor der Presse gemacht habe.

Mit seinem „Gastkommentar" hat Herr Ernst Wolf unfreiwillig eine überdies höchst flaue Glosse produziert. Die Ausführungen zur angeblich stattfindenden „Auflösung der Strafjustiz" – das Bundesverfassungsgericht leiste dabei nach Wolf angeblich fleißig Beihilfe (!) – sind abstrus. Die Statik des juristischen Gebäudes, welches Wolf errichtet, wird auch nicht dadurch verbessert, daß er kühne Querverbindungen zu dem von mir am 20. Dezember der Presse vorgestellten Modell „Schlichten statt Richten" herstellt, um dann im nächsten Satz die „marxistische Ideologie" zu beschwören.

Daß ein wenn auch emeritierter Professor des bürgerlichen Rechts nicht weiß, daß die Streitschlichtung nicht Strafsachen, sondern Zivilsachen betrifft, ist, gelinde gesagt, erstaunlich.

Es geht darum, durch Ausbau des Beratungs- und Schlichtungswesens den Bürgern zu helfen, mehr als bisher Streitigkeiten selbst beilegen zu können.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Alfred Emmerlich, MdB, SPD

Personalien

GEBURTSTAGE

An der Stätte seiner akademischen Forschung und Lehre nimmt heute der emeritierte Ordinarius für Zahnheilkunde und Kieferkrankheiten an der Berliner Freien Universität, Professor **Ewald Harndt**, die Gratulationen zu seinem 85. Geburtstag entgegen. Aus politischen Gründen hatte der Ur-Berliner 1951 im Sowjetsektor das Amt des Direktors des Zahnärztlichen Instituts an der Ostberliner Humboldt-Universität niedergelegt und einen Lehrauftrag an der Freien Universität in West-Berlin übernommen. Im unruhigen Studienjahr 1967/68 leitete er als Rektor die akademischen Geschicke der FU. Der vitale Jubilar ist durch die Mitgliedschaft in ausländischen medizinischen Gesellschaften, darunter des „American College of Dentists", weit über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt.

*

Dr. **Friedrich Thiele**, Landespfarrer für Diakonie in Kurhessen-Waldeck, wird am 23. Januar 60 Jahre alt. Für die Geschäftsführung des Diakonischen Werkes in Kurhessen-Waldeck mit seinen zur Zeit rund 200 Einrichtungen und mehr als 6000 Mitarbeitern ist Dr. Thiele seit 1969 verantwortlich. In diesem Zeitraum hat sich die Zahl der Einrichtungen und Mitarbeiter verdoppelt. Unter seiner Leitung wurden wichtige diakonische Arbeitszweige weiter ausgebaut. Geboren wurde Dr. Thiele in Wisconsin/USA als Sohn einer Pastorenfamilie. Sein Theologiestudium absolvierte er in Bethel, Uppsala, Heidelberg, Münster und Amsterdam und promovierte 1954 in Systematischer Theologie. Nach seinem Dienst als Gemeindepfarrer in verschiedenen Orten der Lippischen Landeskirche und als Diakonissenhauspfarrer in Detmold kam Dr. Thiele nach Kassel. Neben seinen umfangreichen Aufgaben in der heimischen Diakonie ist der Landespfarrer auch auf EKD-Ebene tätig: Dr. Thiele ist Mitglied im Moderamen des Reformierten Bundes, im Vergabeausschuß „Brot für die Welt" sowie im Vorstand der Evangelischen Schulbünde.

EHRUNGEN

Mit dem Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet wurde der Landrat des Landkreises Neuburg-Schrobenhausen, **Richard Kessler**. Die Verleihung durch Bundespräsident **Richard von Weizsäcker** erfolgte auf Vorschlag des bayerischen Ministerpräsidenten **Franz Josef Strauß** wegen „besonderer Verdienste um das Gemeinwohl". Kessler war von 1970 bis 1984 Mitglied des bayerischen Landtags und engagierte sich besonders für kulturpolitische Fragen. In seinem Landkreis setzte er sich erfolgreich für die Sanierung des Donaumoors ein.

*

Mit der Verleihung des „Goldenen VDM-Dieselrings" an Bundesverkehrsminister **Werner Dollinger** würdigte der Verband der Motorjournalisten dessen „engagiertes und erfolgreiches Wirken zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und vor allem zur Minderung der Unfallfolgen". Der Verband hob besonders den Mut Dollingers zu „unpopulären, aber notwendigen" Maßnahmen wie Gurtanlegepflicht, Helmpflicht für Mofa-Fahrer, die Einführung des Stufenführerscheins für Motorradfahrer und des Führerscheins auf Probe hervor. Der Goldene Ring mit einem Stahlsplitter von dem ersten Dieselmotor aus dem Jahr 1894 wird dem Minister während der Hauptversammlung des Verbands am 26. April in Berlin ausgehändigt. Die Auszeichnung wird seit 1955 zum 37. Mal verliehen.

*

Dr. rer. nat., Dr. rer. nat. habil. **Gerhard Abstreiter**, wissenschaftlicher Angestellter am Institut für Festkörperphysik (E 16) der TU München, erhält den Walter-Schottky-Preis 1986. Die Deutsche Physikalische Gesellschaft würdigt damit seine herausragenden experimentellen Arbeiten zu elektronischen Eigenschaften quasi-zweidimensionaler Ladungsträgergrenzschichten, insbesondere von Heterostrukturen, sowie für die Entwicklung verschiedener Untersuchungsmethoden mittels Ramanstreuung. Die Preisverleihung am 9. April 1986 in Freudenstadt fällt mit dem Gedenken zum 100. Geburtstag von **Walter Schottky** zusammen.

SPENDE

Einen Spendenscheck über 33 114 Mark als „erste Rate" hat dieser Tage der Verlag Ullstein/Langen-Müller, Berlin, an die Universität Tel Aviv in Israel geschickt. Hintergrund: Der Verlag stiftet der Universität aus dem Erlös von **Ephraim Kishons** neuestem Buch „Beinahe die Wahrheit" pro verkauftes Exemplar eine Mark. Universitätspräsident **Moshe Many** hat sich für die Spende herzlich bedankt.

NACHRICHTEN

Werder ist Top-Favorit

Düsseldorf (dpa) – Werder Bremen gilt als Top-Favorit für die Fußball-Meisterschaft 1986. Zehn von 18 Bundesliga-Trainern tippen unmittelbar vor dem Beginn der Rückrunde auf die Bremer. Titelchancen werden auch noch dem Hamburger SV und Bayern München eingeräumt.

Früher Bundesliga-Start

Düsseldorf (sid) – Bereits fünf Wochen nach der Weltmeisterschaft in Mexiko soll am 2. August der Start der 24. Saison der Fußball-Bundesliga erfolgen. Eine Woche früher beginnt die Zweite Liga.

Neue Frist für Mailand

Mailand (dpa) – Die Zahlungsfrist für den hochverschuldeten italienischen Erstliga-Klub AC Mailand ist erneut verlängert worden. Die Steuerbehörden drängen allerdings auf eine baldige Lösung. Bis zum 31. Januar muß der AC Mailand rund 15 Millionen Mark auftreiben, wenn er den Bankrott vermeiden will. Am Freitag sollen Gespräche mit dem Millionär Silvio Berlusconi (als Präsident im Gespräch) stattfinden, von dem der Verein Hilfe erhofft.

Lauda wird BMW-Berater

München (sid) – Der dreimalige Automobil-Weltmeister Niki Lauda wird in den nächsten drei Jahren als Berater für die BMW Motorsport GmbH tätig sein. Sein vertraglich festgelegter Aufgabenbereich umfaßt unter anderem die Nachwuchsförderung und ständige Sichtung junger Talente sowie die Beratung in allen motorsportlichen Fragen.

Verfahren gegen Grünther

Frankfurt (sid) – Rolf Grünther, Trainer des Fußball-Zweitligavereins VfL Osnabrück, muß sich am 29. Januar vor dem Sportgericht des Deutschen Fußball-Bundes (DFB) verantworten, weil er am 7. Dezember vergangenen Jahres nach der 1:2-Niederlage seines Klubs in Braunschweig den Mittelfeldspieler Manfred Tripbacher (Braunschweig) mit einem Fausthieb attackiert hatte.

Krankl wechselt in 2. Liga

Wien (sid) – Österreichs Fußball-Nationalspieler Hans Krankl (32) wechselt von Rapid Wien zum Zweitliga-Verein Wiener SC. Schon am 9. Februar wird er mit seinem neuen Klub in ein Trainingslager reisen.

FUSSBALL / Heute Pokalspiel Kaiserslautern gegen die Bayern – Was passiert mit Udo Lattek?

Das Versteckspiel hat ein Ende: Nun muß auch Brehme zugeben: „Ja, ich gehe nach München"

BERND WEBER, Kaiserslautern

Über Monate haben sich der 1. FC Kaiserslautern und sein Nationalspieler Andreas Brehme mit dem Thema vor sich hin gequält, ob es am Ende dieser Saison eine Trennung nach nunmehr fünfjähriger Zusammenarbeit geben wird oder nicht. Am späten Montagabend dann hat FCK-Präsident Jürgen Friedrich nach einem längeren Gespräch mit dem Nationalspieler reinen Tisch gemacht und öffentlich verkündet, was Insidern eh längst klar war: Brehme wird die Lauterer verlassen und zu Bayern München wechseln.

Daß die Bekanntgabe noch vor dem heutigen Pokalduell zwischen den beiden Vereinen erfolgte (es geht in der Nachholbegegnung im Fritz-Walter-Stadion ab 20.00 Uhr immerhin um den Einzug ins Halbfinale), hat Brehme nicht unbedingt gepaßt. Darauf aber wollte Friedrich keine Rücksicht mehr nehmen. Zur WELT sagte der Präsident: „Im Profigeschäft sind Vereinswechsel ein völlig normaler Vorgang, und deswegen bin ich auch nicht sauer, daß Andreas Brehme uns verläßt. Wobei natürlich klar ist, daß sein Weggang ein herber sportlicher Verlust für uns ist. Ich bin jedoch für absolute Sauberkeit und Ehrlichkeit unseren Fans gegenüber. Immerhin war uns bekannt, daß Brehme und Bayern Münchens Manager Uli Hoeneß bereits im vergangenen Oktober Einigung über einen Dreijahresvertrag erzielt hatten."

Daß ein paar unter den erwarteten 34 000 Zuschauern (im noch nicht ganz ausverkauften Stadion) den Nationalspieler heute abend vielleicht auspfeifen werden, ließe sich letztlich wohl nicht vermeiden, meint Friedrich. Aber: „Hochschlagende Emotionen", wie sie sein Bayern-Kollege Professor Fritz Scherer nun aufziehen sieht, befürchtet er nicht. Dazu habe Brehme in den letzten Jahren zu gute Arbeit geleistet. Außerdem sei er Profi genug, um zum einen ein paar Pfiffe wegzustecken. Zum anderen aber seinem jetzigen Arbeitgeber bis zum Ende des Vertragsverhältnisses die bestmögliche Leistung zu bieten – also auch heute gegen die Bayern, die eine Ablösesumme von rund zwei Millionen Mark für ihre Neuerwerbung überweisen müssen.

In dem Punkt Leistungsbereitschaft decken sich die Ansichten von Brehme und Friedrich total. Der Nationalspieler, der seinen Wechsel gegenüber der WELT schließlich (und nach einigem Zögern) auch bestätigte, meinte: „Selbstverständlich weiß ich, daß ich speziell im heutigen Spiel, aber auch in den weiteren Begegnungen für Kaiserslautern unter besonderem Druck stehe. Aber meine Zielsetzung ist klar, ich will, daß wir die Bayern schlagen. Ich fände es toll, wenn ich mit Kaiserslautern ins Pokalfinale käme. Und ich werde alles daransetzen, daß mein jetziger Klub die Saison mindestens mit einem gesicherten Mittelplatz abschließt."

Parallelen zum Fall Lothar Mathäus, der von Mönchengladbach zu den Bayern abwanderte und von den Borussen im Unfrieden geschieden war, weist Brehme weit von sich: „Hier liegen die Dinge doch wesentlich anders. Ich bin sicher, daß wir in Freundschaft voneinander scheiden werden. Und vielleicht werden auch die Fans meine Motivation verstehen. Ich sehe bei den Bayern ganz einfach die besseren sportlichen Entwicklungsmöglichkeiten für mich."

Unter welchem Trainer er dieses Ziel anstreben kann, ist im Moment überraschenderweise immer noch nicht geklärt. Denn nach wie vor haben die Bayern und ihr jetziger Trainer Udo Lattek noch keine Einigung über einen neuen Einjahresvertrag erzielt. Ebenfalls am späten Montagabend haben sich Scherer („Im Grunde ist alles klar") und Lattek noch einmal zu einem Gespräch getroffen – ohne Ergebnis. Der Trainer will seine Entscheidung erst am Ende der Woche treffen und gab dafür familiäre Gründe an. Manager Hoeneß hüllt sich zu diesem Thema neuerdings in Schweigen. Es sickerte indes durch, daß es Lattek, entgegen allen bisherigen Verlautbarungen, in erster Linie doch um eine Aufbesserung seiner Bezüge geht. So soll er für den Gewinn der Meisterschaft eine Prämie von 150 000 DM verlangt haben (zuletzt bekam er 100 000 Mark für den Titel). 150 000 Mark will er auch für den Europapokal-Sieg haben und 100 000 für den deutschen Pokalsieg (bisher 80 000 DM).

NATIONALELF / Beckenbauers Aufgebot

Nur Hannes schaffte noch den Sprung in den Elitekreis

sid, Düsseldorf

„Unser Kader steht. Wenn jetzt noch ein Neuling den Sprung schaffen will, muß schon ein ganz gewaltiger Knoten platzen." So sieht Franz Beckenbauers personelle Standortbestimmung aus, die er bei der Bekanntgabe eines 26köpfigen Aufgebots der Fußball-Nationalmannschaft für den ersten Lehrgang im WM-Jahr am kommenden Montag und Dienstag in Frankfurt formulierte.

Als wohl letzter Kandidat schlüpfte der 28jährige Wilfried Hannes in den Elitekreis, der im kommenden halben Jahr eine geschlossene Gesellschaft werden dürfte. Hannes, 1982 bei der WM in Spanien Dauerreservist, bestritt das letzte seiner acht Länderspiele im September 1982 beim 0:0 gegen Belgien in München und fand seitdem nie mehr Beachtung. Von seinem möglichen Comeback erfuhr er während einer Ägypten-Reise der Mönchengladbacher Borussia.

Unter den 26 Auserwählten, die am Montag zunächst einem Leistungstest beim Kölner Internisten Prof. Heinz Liesen unterzogen werden, fehlen Karl-Heinz Rummenigge und Hans-Peter Briegel, weil sie mit ihren Klubs im Pokal beschäftigt sind. Beide stehen jedoch am 5. Februar (14.30 Uhr) beim Länderspiel gegen Weltmeister Italien in Avellino zur Verfügung.

Das Aufgebot: Schumacher, Stein, Immel – Abwehr: Augenthaler, Berthold, Brehme, Buchwald, Förster, Frontzeck, Hannes, Herget, Jakobs – Mittelfeld: Allgöwer, T. Allofs, Falkenmayer, Matthäus, Magath, Rolff, Thon – Angriff: K. Allofs, Littbarski, Gründel, Kögl, Mill, Völler, Waas.

STAND ● PUNKT / *Guter Einfall?*

Auf den ersten Blick erscheint der Vorschlag sinnvoll. Uli Hoeneß, Manager des FC Bayern München, plant zur Einkommenssicherung seiner Spieler die Einrichtung eines Investmentklubs. Der Plan: Jeder Spieler zahlt monatlich einen bestimmten Betrag ein. Dieses Geld würde von der Deutschen Bank, dem Initiator des Plans, gewinnbringend angelegt.

Hoeneß glaubt an die Notwendigkeit solcher Art der Hilfe, weil er davon überzeugt ist, „daß heutzutage 50 Prozent der Fußballer nach Ende der Karriere nichts mehr haben". Deshalb geht er noch weiter und hat einen Vorschlag für den DFB zur Hand. Hoeneß orientiert sich dabei an einem holländischen Modell, wo Spieler gesetzlich verpflichtet werden, einen bestimmten Prozentsatz ihres Gehalts zur Zukunftssicherung in einen Fonds einzuzahlen.

Ein vernünftiger Vorschlag. Aber nur auf den ersten Blick. Denn das Grundübel für die Schwierigkeiten in der Lebensbewältigung junger Profis wird damit nicht beseitigt. Die meisten von ihnen geraten schon früh in den Dunstkreis einer Umgebung, in der das Geld regiert. Der schnelle Erfolg, die schnelle Mark, vordergründiges Prestige. Die Hackordnung in den Vereinen verlangt Unterordnung, wer den Mund aufmacht, dem wird er mit einer Geldstrafe gestopft.

Darüber hinaus werden die Spieler alleingelassen. Also bauen sie ihr Weltbild nach dem Vorbild der direkten Umgebung, orientieren sich an Porsche, Rolex, Cartier und Lacoste. Genau dazu paßt der Vorschlag des Uli Hoeneß: Er kostet den Verein nichts und beruhigt das schlechte Gewissen. Aber ist er wirklich mehr als eine neue Art der Bevormundung? ULLA HOLTHOFF

SKI ALPIN / Franzose siegte überraschend

Traudl Hächer – oft am Boden, aber nie am Ende

RAINER EINFELDT, Oberstaufen

Sieg beim Super-G in Puy St. Vincent, Sturz beim ersten Riesenslalom in Oberstaufen und dann der grandiose Sieg beim zweiten Weltcup-Riesenslalom im Allgäuer Wintersportort. Traudl Hächer (23) aus Schleching wurde innerhalb von vier Tagen durch ein Wechselbad der Gefühle gejagt. „Das ist für mich nichts Neues, ich lag so oft am Boden und bin immer wiedergekommen", stellt sie fest.

1979 war es, da wurde sie Junioren-Weltmeisterin im Riesenslalom in Achenkirch und Zweite im Slalom. „Da haben wir ein großes Talent", jubelte der damalige Sportwart des Deutschen Skiverbandes, Oskar Fischer (Oberstdorf).

Traudl Hächer, Tochter des deutschen Meisters von 1953 in der Abfahrt und Kombination, Hans Hächer, mußte erfahren, wie dornenreich der Weg zur Weltspitze ist. Ein fünfter Platz bei der Kombination in Saalbach blieb lange das beste Resultat im Weltcup. Als sich die Gemeindeangestellte 1982 bei der Abfahrt in Arosa (Schweiz) bei einem fürchterlichen Sturz alle erdenklichen Verletzungen im Knie zuzog, drohte das frühzeitige Ende einer hoffnungsvollen Karriere.

„Damals habe ich mir geschworen, du kommst wieder und zeigst es allen." Traudl Hächer, immer lustig, ist aber auch voller Willenskraft. In Arosa war es 1984 endlich soweit, mit einer hohen Startnummer feierte sie ihren ersten Weltcup-Sieg im Super-G. Da hatte sie ihr physisches Tief überwunden, nachdem Biathlon-Olympiasieger Peter Angerer inzwischen die bestehende feste Freundschaft beendet hatte. Am Ende der Saison 1984/85 stand der 15. Platz im Gesamtweltcup.

Schon bei der Weltmeisterschaft in Bormio, als Traudl Hächer 6. im Riesenslalom, 6. in der Kombination und 9. in der Abfahrt geworden war, stellte Cheftrainer Willi Lesch fest: „Die Traudl ist wieder voll da, an ihr werden wir noch viel Freude haben."

Selbst ein Bänderriß im Knöchel, erlitten beim Training im Herbst 1985, konnte die Schlechingerin nicht erschüttern. „Ich habe viel gelernt", sagt sie, „gelernt, daß nur der gewinnen kann, der bereit ist, volles Risiko zu gehen."

Volles Risiko ging sie bei ihren Siegen in Puy St. Vincent und Oberstaufen, volles Risiko auch beim Sturz im Allgäu.

Doch manchmal gibt es Motivationsprobleme. „Ganz ehrlich, als ich am Morgen vor dem zweiten Riesenslalom in Oberstaufen aufwachte, da fehlte es mir an jeglicher Motivation, ein Rennen zu fahren. Der Weltcup mit den pausenlosen Reisen ist schon sehr anstrengend, da kannst du dich nicht einmal über Siege so richtig freuen, es bleibt einfach keine Zeit. Rennen, Kofferpacken, Reisen, da ist manchmal mehr Frust als Lust."

Offenheit und Ehrlichkeit sind zwei Merkmale, die Traudl Hächer auszeichnen. Sie sagt auch: „Vor dem Montag-Rennen in Oberstaufen habe ich es geschafft, mich langsam in Stimmung zu bringen. Das war ich nicht nur unserem Trainer, sondern auch den Organisatoren schuldig, die sich soviel Mühe gegeben haben, eine tolle Piste zu schaffen. Schuldig war ich es aber auch den Leuten daheim in Schleching, die mich nie fallengelassen haben und denen ich so viel zu verdanken habe. Der Sieg, der zweite innerhalb von vier Tagen, er hat mich für so vieles entschädigt."

Viel Training und vier Rennen stehen in den nächsten acht Tagen in Mégève, St. Gervais und Crans Montana auf dem Programm. Zeit für Feiern bleibt da keine, das ist die Kehrseite der Medaille! Als man in Oberstaufen noch feierte, da war Traudl Hächer schon wieder unterwegs nach Frankreich, dorthin, wo sie gerade hergekommen war.

*

Mit einer Überraschung endete der Weltcup-Slalom im schweizerischen Parpan. der Franzose Didier Bouvet, Olympia-Dritter von Sarajevo, feierte seinen ersten Weltcupsieg. Um 51 Hunderstelsekunden war der Franzose schneller als der frühere Olympiasieger Ingemar Stenmark aus Schweden. Dritter wurde der Schweizer Thomas Bürgler mit 68 Hunderstel Rückstand. Der nach dem ersten Durchgang führende Liechtensteiner Paul Frommelt stürzte im zweiten Lauf.

Der Berchtesgadener Josef Schick lag nach dem ersten Durchgang noch an 26. Stelle. Nach guter Zwischenzeit ließ er aber im zweiten Lauf ein Tor kurz vor dem Ziel aus.

TENNIS / Zwei Niederlagen für Claudia Kohde

Gekämpft, aber Navratilova weiter eine Nummer zu groß

sid, Worcester

Auch bei den Damen wurde, wie beim New Yorker Masters-Finale zwischen Lendl und Becker, die Herausforderung noch einmal abgewiesen. Die 22jährige Claudia Kohde aus Saarbrücken unterlag im Endspiel des Damen-Tennisturniers in Worcester/Massachusetts der amerikanischen Weltranglisten-Ersten Martina Navratilova nach großem Kampf mit 6:4, 1:6 und 4:6.

„Enttäuscht bin ich nicht, weil ich außer im zweiten Satz wirklich hervorragend gespielt habe", sagte Claudia Kohde nach dem Zwei-Stunden-Match, „ich ärgere mich nur ein bißchen über den Aufschlagverlust bei 2:0 im dritten Satz, denn Martina wurde zu diesem Zeitpunkt immer nervöser. Es war dann eine Sache von ein, zwei Punkten, die die Entscheidung brachten."

„Ich hatte eine kleine Magenverstimmung und habe auch nicht so gut gespielt wie im Halbfinale", meinte Martina Navratilova, „aber das heißt gar nichts. Claudia hat schon schlechter gegen mich gespielt und gewonnen. Vor allem ihre neue Taktik, mehr von der Grundlinie zu agieren und nicht bedingungslos anzugreifen, hat mir sehr zu schaffen gemacht."

Die beiden einzigen Siege der inzwischen auch taktisch stark verbesserten Deutschen datieren aus den Jahren 1981 (in Oakland) und 1985 (in Toronto). „Aber es wird immer knapper", sagte Claudia Kohde, „immerhin hat Martina nach neun klaren Siegen bei den letzten zwei Turnieren wieder einen Satz abgeben müssen."

Im Doppel-Endspiel konnte die Deutsche ihre diesmal schwache Partnerin Helena Sukova (CSSR) nicht zum Sieg über Shriver/Navratilova mitreißen. Das US-Duo gewann klar mit 6:3, 6:1. Claudia Kohde: „Helena hat die letzten Monate auch pausenlos gespielt, kein Wunder, daß sie ziemlich müde ist. Ich mache jetzt erst mal zwei Wochen Tennispause im Skiurlaub, Helena sollte etwas ähnliches machen."

HERTHA BSC

Krach wegen Gutendorf

D. D. Berlin

Lange hat es bis zum ersten Krach bei Hertha BSC Berlin mit dem neuen Cheftrainer und Manager Rudi Gutendorf nicht gedauert. Nach einer turbulenten Wirtschaftsratssitzung trat der Vizepräsident Michael Kudritzki vom Fußball-Zweitligaklub von seinem Posten zurück. Gutendorf hatte durchgesetzt, daß Kudritzki und Schatzmeister Günter Herzog Redeverbot erhielten. Sie sollten für den Verein keine Erklärungen mehr in der Öffentlichkeit abgeben dürfen. Der Präsident Heinz Roloff hatte der Forderung von Gutendorf zugestimmt.

Rudi Gutendorf zur WELT: „Für den Verein werden nur noch Präsident Roloff und ich sprechen." Die Kündigung zum 30. Juni 1986 hat auch Hertha-Manager Siegfried Kuntze erhalten.

„Ich mußte diesen Schritt tun, damit ich weiter in den Spiegel blicken kann", begründete Kudritzki, seit 1979 bei Hertha, seinen Rücktritt.

RALLYE MONTE CARLO / Röhrl fiel zurück

Spitzenreiter Toivonen: Unfall mit einem Zuschauer

sid, Monte Carlo

Leichtsinniges und unverantwortliches Verhalten von Zuschauern hat bei der Rallye Monte Carlo ungewollte Dramatik heraufbeschworen. Auf der 40 km langen Verbindungsetappe zwischen Burzet und St. Maurice d'Ibie stieß der Lancia Delta des führenden Finnen Henri Toivonen gestern mittag fünf Kilometer nach der zwölften Sonderprüfung frontal mit dem Wagen eines Fans zusammen.

Der war nach Ende der Wertungsprüfung in Burzet und der Aufhebung der Straßensperren dem Rallye-Verkehr entgegengefahren. Toivonen konnte auf der engen und vereisten Straße dem Fahrzeug nicht mehr ausweichen. Die Frontpartie des Lancia wurde bei dem Unfall schwer beschädigt, jedoch innerhalb des vorgeschriebenen Zeitlimits von Team-Mechanikern in fieberhafter Arbeit am Straßenrand repariert. Sie wechselten unter anderem Kühler und Aufhängung. Glücklicherweise war niemand bei dem Unfall verletzt worden.

„Es muß endlich etwas geschehen", hatte der zweimalige Weltmeister Walter Röhrl schon am Montag zum wiederholten Male gefordert. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Unvernunft des Rallye-Publikums bereits mehrere Leicht- und einen Schwerverletzten gefordert. Dieser war bei dem Versuch, die Strecke noch vor dem Wagen des Franzosen Thierry Costes zu überqueren, erfaßt worden und mußte mit inneren Verletzungen sowie einem Beinbruch ins Krankenhaus eingeliefert werden.

Röhrl, der wegen eines Reifenschadens auf der zwölften Wertungsprüfung in Burzet 5:50 Minuten verlor und vom zweiten auf den sechsten Rang abrutschte (6:12 Minuten Rückstand), prangert das Zuschauer-Problem bei Rallyes bereits seit Jahren an. Vor allem in südlichen Ländern, wo die Begeisterung der Bevölkerung keine Grenzen kennt, gehören schwere Unfälle zur Tagesordnung.

ZAHLEN

TENNIS

Damen-Turnier in Worcester (Massachusetts), Endspiele: Einzel: Navratilova (USA) – Kohde (Deutschland) 4:6, 6:1, 6:4. – Doppel: Navratilova/Shriver (USA) – Kohde/Sukova (CSSR) 6:3, 6:1.

MOTORSPORT

54. Rallye Monte Carlo, erster Lauf zur Weltmeisterschaft (3984 km), Stand nach 13 von 36 Sonderprüfungen: 1. Toivonen/Cresto (Finnland/USA) Lancia Delta 3:12:24 Stunden, 2. Alen/Kivimäki (Finnland) Lancia Delta 1:29 Minuten zurück, 3. Salonen/Harjanne (Finnland) Peugeot 205 Turbo 1:37, 4. Biasion/Siviero (Italien) Lancia Delta 1:53, 5. Mikkola/Hertz (Finnland/Schweden) Audi Sport Quattro 2:58, 6. Röhrl/Geistdörfer (Deutschland) Audi Sport Quattro 6:12. – **Wüsten-Rallye Paris–Dakar,** Zwischenstand nach der Etappe von Kiffa nach St. Louis (Senegal): Automobilwertung: 1. Metge/Lemoyne (Frankreich) Porsche 38:17:47 Stunden, 2. Ickx/Brasseur (Belgien/Frankreich) Porsche 1:33:43 Std. zurück, 3. Rigal/Maingret (Frankreich) Mitsubishi 4:39:48 ... 6. Kußmaul/Unger (Deutschland) Porsche 7:44:05. – Motorradwertung: 1. Neveu (Frankreich) Honda 67:34:24, 2. Lalay (Frankreich) Honda 67:47:51 ... 7. Hau (Deutschland) BMW 72:02:18.

SKI ALPIN

Weltcup-Slalom der Herren in Parpan (Schweiz): 1. Bouvet (Frankreich) 1:33,03 Minuten (43,99+49,04), 2. Stenmark (Schweden) 1:33,54 (44,47+49,07), 3. Bürgler (Schweiz) 1:33,71 (44,41+49,30), 4. Kuralt (Jugoslawien) 1:34,21, 5. Nilsson (Schweden) 1:34,22, 6. Tonazzi (Italien) 1:34,31, 7. Köhlbichler (Österreich) 1:34,39, 8. Edalini (Italien) 1:34,53. – **Stand im Slalom-Weltcup nach sechs Rennen:** 1. Nilsson 68 Punkte, 2. Frommelt (Liechtenstein), Stenmark, Krizaj (Jugoslawien) je 60, 5. Petrovic (Jugoslawien) 50, 6. Köhlbichler 42. – **Stand im Gesamtweltcup nach 16 Rennen/zwei Kombinationen:** 1. Wirnsberger (Österreich) 130, 2. Girardelli (Luxemburg) 109, 3. Stenmark 102, 4. Müller (Schweiz) 99, 5. Zurbriggen (Schweiz) 84, 6. Krizaj 75, 7. Petrovic und Nilsson je 68, 9. Resch (Österreich) 67, 10. Strolz (Österreich) und Wenzel (Liechtenstein) je 66, 12. Wasmeier (Deutschland) 65.

HANDBALL

Testspiel in Baden-Baden: Nationalmannschaft – TV Sandweier 46:11 (23:7).

GEWINNQUOTEN

Lotto: Klasse 1: 954 768,10 Mark, 2. 119 346,00, 3. 7831,30, 4. 127,20, 5. 9,60. – **Toto:** 1. 7613,70, 2. 248,50, 3. 19,40. – „6 aus 45": 1. unbesetzt, Jackpot: 447 234,50, 2. unbesetzt, Jackpot: 78 308,00, 3. 9788,50, 4. 108,10, 5. 6,60. – **Rennquintett:** Rennen A: 1. 124,90, 2. 63,70. – **Rennen B:** 1. 107,60, 2. 11,90. – Kombinationsgewinn unbesetzt, Jackpot: 172 564,60. (Ohne Gewähr)

STELLENANGEBOTE

Wie im Fernsehen Nachrichten verbreitet werden

„Stell den Koepcke ein"

Der russische Zar Iwan der Schreckliche pflegte, brachte ihm einer eine unliebsame Nachricht, dem armen Burschen seinen kaiserlichen Spieß eigenhändig in den Leib zu rammen. Man darf vermuten, daß der gefürchtete Reussenkaiser daraufhin die schlechten Nachrichten nur in geschönter Form erfuhr. Wer schon, Hand aufs Herz, läßt sich gern für die Verbreitung oder auch nur Übermittlung der Wahrheit abstechen!

Dies ist, als wir unser Fernsehen auf die Republik losließen, auch den Gesetzesmachern bekannt gewesen, und so haben sie denn, um jegliches Verstümmeln, Verkürzen oder gar Verschweigen der Wahrheit zu unterbinden, den Sendeanstalten auferlegt, wahrheitsgemäß und unparteiisch die Wahrheit zu verbreiten. Die historischen Erfahrungen mit Iwan dem Schrecklichen (und mit Adolf Hitler) einerseits und das adrette Vorbild des angelsächsischen Umgangs mit Nachrichten veranlaßten das erste Fernsehen, die Informationspflicht in eine sehr strenge Zucht zu nehmen. Es wurde angestrebt, die Information so sauber von jeglicher Meinung zu trennen, daß letztlich nur der verlesene Tatsachenbestand über den Schirm kam. Der Nachrichtensprecher wurde so ausgewählt, daß er möglichst ohne jedes Charakteristikum war, das angestrebte Ideal war die gewissermaßen „pro Kopf der Bevölkerung" gültige optimale Unscheinbarkeit. So entstand das „Modell Koepcke". Über den Schirm sollten Sachverhalte und Tatbestände in kühler Distanz bekanntgemacht werden. Jedes Zucken mit den Lippen, jedes betonte Spiel mit dem Schreibstift war verpönt.

Doch hatten, wie verständlich, die gescheiten Gründerväter die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Der Wirt war die personale Komponente, und zwar die auf dem Schirm und die davor. Man hatte nicht daran gedacht, daß in der Praxis die Nachricht ihrem Überbringer umgehängt wurde, ja, Nachricht und Bote wurden identisch, das Gesicht, mochte es noch so farb- und konturenlos sein, gewann ein Eigenleben, und der Informationstext wurde zu einer Äußerung des Nachrichtensprechers. „Stell den Koepcke ein", pflegte Frau Knef zu ihrer Tochter zu sagen, wenn die Zeit der Tagesschau gekommen war.

Als denn das Zweite Deutsche Fernsehen seine elektronischen Pforten aufmachte, galt es, einen Mittelweg zu finden zwischen dem allseits anerkannten Prinzip der sauberen und meinungsfreien Nachricht und der Einsicht, daß die Nachricht im Fernsehen doch nur qua Person übermittelbar ist. Man bestimmte den Kompromiß, indem man vom Prinzip der Identifikationsfigur des Nachrichtensprechers abging und sich mit Maßen der Vorstellung der Werkstatt näherte: Die Nachricht sollte aus dem Team vorgesetzt werden, das sie erarbeitet hatte. Der „Redakteur im Studio" wurde eingesetzt. Damit sollte dem „Mitteiler" auf dem Schirm die priesterliche Aura genommen werden, und die Nachricht, so hoffte man, würde relativiert, sie war keine Verkündung mehr. Das hätte eigentlich gutgehen müssen.

Aber auch da machte das schlicht Menschliche einen Strich durch die Rechnung. Die Bildschirmnation weigerte sich, den feinen Unterschied zu erkennen, geschweige denn anzuerkennen. Und die Anstalten, also die ARD, oder wie sie heute firmiert „Erstes Deutsches Fernsehen" und das zentral verfaßte „Zweite Deutsche Fernsehen", blieben auf ihren Sorgen um die Lebendigkeit und Anerkennung der Nachrichtensendungen sitzen. Sie näherten sich, so ist nun mal der Automatismus technischer Einrichtungen, einander an. Bis sie jetzt aufgeschreckt wurden von den Ausstrahlern, die durch keine Gesetze gezwungen sind, umfassende und vollständige Nachrichten zu verbreiten.

Die Neuen spotten über die Katastrophenmeldungen der Öffentlich-Rechtlichen, und sie haben gut spotten, denn ihr Geschäft ist die Zufriedenheit ihrer Kunden, ist die gutgelaunte Zuschauerschaft, ist der störungsfreie Ablauf einer herzensfrohen Stunde. Sie wählen aus der Wahrheit das aus, was ihre Kundschaft interessiert (O-Ton). Für sie ist das Problem Koepcke oder Nicht-Koepcke nicht vorhanden. Sie suchen auch keinen Nachrichtensprecher. Sie brauchen, sagte kürzlich ein Verfechter der neuen elektronischen Woge, einen „informierten Unterhalter". Offenbar passen in unser amüsantes Weltsystem weder Unglück noch Trauer.

Da sei Iwan der Schreckliche davor, und sein kaiserlicher Spieß möge alle die pieksen, die uns böse Kunde bringen. In Sonderheit die öffentlich-rechtlichen Anstalten.

VALENTIN POLCUCH

KRITIK

Wissen und Nicht-Wissen

Ärzte sagen es einem meistens nicht, wenn die Krankheit dem Patienten nicht mehr viel Zeit läßt. Ehepaare vermeiden das Gespräch darüber. Es mußten allerdings noch einige Ingredienzien hinzukommen – ein Mann, der die Gewißheit „männlich" erträgt, und eine leicht hypochondrische Frau –, ehe Daniel Christoffs Fernsehfilm entstehen konnte, der das Wort **Totschweigen** (ZDF) ganz wörtlich nimmt.

Seine nicht wenig beeindruckende Schlußkehre vor allem überraschte, zumal sie auf eine nach strengen Regeln zwar nicht zulässige, aber bewundernswert geschickte und – deshalb auch verzeihliche – Irreführung des Zuschauers beruhte.

Der mußte ja zwangsläufig annehmen, was immer Ehefrau Claudia (Kornelia Boje) arrangiert – die „Entfernung" des Ehemanns nach Italien, die Einladung der Freundin Karin (Karin Anselm) –, gehe darauf zurück, daß sie über den Zustand ihres Mannes *unterrichtet ist. Jede ihrer* Verhaltensweisen, jede Wendung des Dialogs war nur in diesem Sinn zu verstehen, auch daß sie das Gespräch darüber verweigert.

Weil sich die richtige Bedeutung dieser Handlungen immer erst viel später, genau besehen erst in der letzten Einstellung enthüllte, erhielten nachträglich auch jene Szenen – etwa Claudias Arztbesuch in Italien – ihren Sinn, die man zunächst für ganz entbehrlich gehalten hatte.

So weiß man nun nicht recht, was man mehr bewundern soll an diesem Fernsehspiel: die geschlossene und perfekte Dramaturgie des Films, der sich kaum als „Psychogramm einer Ehe" *bezeichnen läßt*, oder die Darstellung der Personen. Peter Kollek etwa, der einst bei Zadek in Bochum spielte und jetzt in Köln ist, hat man lange nicht so gesammelt gesehen. Aber auch sonst gab es ja keinen Ausfall.

Die Stärke von Christoffs Film liegt ja darin, daß er seine schlimme Wahrheit so unauffällig vorträgt, ganz still, ohne jede Dramatik und vor allem, ohne je pathetisch zu werden. Gerade das aber verschaffte Christoffs Film, in dem nirgends eine Masche fiel, seine Intensität. Sie machte betroffen.

KATHRIN BERGMANN

STUDIO

Die Fernsehzuschauer in der Bundesrepublik haben im Jahresdurchschnitt 1985 das Erste Programm etwas häufiger eingeschaltet als das Zweite Deutsche Fernsehen. Das ergab die **Auswertung der Einschaltquoten**, die von der „Gesellschaft für Konsum-, Markt- und Absatzforschung" (GfK) in Nürnberg jetzt vorgelegt wurden. Die Zuschauerzahlen werden im Auftrag von ARD und ZDF von der GfK kontinuierlich ermittelt.

Danach hätten die Bundesbürger an einem durchschnittlichen Wochentag insgesamt 229 Minuten lang ferngesehen, wovon 44 Prozent (100 Minuten) auf das Erste Programm und 42 Prozent (96 Minuten) auf das ZDF entfielen. Damit widersprach die ARD dem ZDF-Intendanten Dieter Stolte, der kürzlich von je 44 Prozent beider Programme gesprochen hatte und das ZDF mit 90 Minuten gegenüber 89 Minuten ARD sogar leicht im Vorteil sah.

Nach Angaben der ARD hatte das ZDF allerdings werktags in der Vorabendzeit von 18.00 bis 20.00 Uhr die Nase vorn. Von Montag bis Freitag habe hier das Erste Programm im Bundesdurchschnitt nur einen Anteil von 39 Prozent erreicht, das ZDF dagegen 50 Prozent. Einige ARD-Anstalten hätten bereits mit einer Reform ihres Vorabendprogramms „Vor 8 im Ersten" begonnen, um Chancengleichheit zwischen beiden Systemen auch in dieser Sendezeit zu erreichen.

Auf die fünf Dritten Fernsehprogramme entfielen, wie die ARD ergänzend mitteilte, zehn Prozent (23 Minuten) der täglichen Fernseheinschaltungen. Lediglich vier Prozent (acht Minuten) hätten 1985 alle aus der „DDR" und dem Ausland einstrahlenden Programme – einschließlich RTL-Plus und der neuen deutschen Kabelprogramme SAT 1 und 3SAT – auf sich vereinigen können. dpa



ARD/ZDF-VORMITTAGSPROGRAMM

9.45 ARD-Ratgeber
10.00 Tagesschau und Tagesthemen
10.25 Die Watsons leben gefährlich
11.10 Die Montagsmaler
11.55 Umschau
12.10 Report
12.55 Presseschau
13.00 Tagesschau

ARD

16.00 Tagesschau
16.10 Zu alt für den Sport?
Film von Stefan Lazar
Vor zwei Jahren richtete der Verein „Sport für betagte Bürger" in Mönchengladbach ein Altensportzentrum ein. Rund 3000 Mitglieder fördern die Aktivitäten des Vereins.
16.55 Kein Tag wie jeder andere
Delta-Pappa-O-Spacelab
Unzählige Male funkte Felix, mit 14 Jahren einer der jüngsten Amateurfunker Deutschlands, diesen Code in den Äther. Dazu fuhr Felix in die Bodenkontrollstation nach Oberpfaffenhofen.
17.15 Links und rechts vom Äquator
Geschichten und Reportagen aus aller Welt
Mit Ulrich Wickert
17.50 Tagesschau
Dazw. Regionalprogramme
20.00 Tagesschau
20.15 Cortuga (2)
Film von Edwin Marian
21.45 Brennpunkt
Wetterleuchten um die „Neue Heimat"
Ist der Konzern noch zu retten?"
Moderator: Wolf Feller
22.30 Tagesthemen
23.00 Romantiker aus Passion
Wilhelm Furtwängler zum 100. Geburtstag
Eine Filmdokumentation von Norbert Ely
0.00 Tagesschau
0.05 Nachtgedanken
Späte Einsichten mit Hans Joachim Kulenkampff

ZDF

16.00 heute
16.04 Bettkastengeschichten
Das Familienalbum
Anschl. heute-Schlagzeilen
16.35 Tao Tao
Die mutige Wasserschildkröte
17.00 heute / Aus den Ländern
17.15 Tele-Illustrierte
17.50 Trio mit vier Fäusten
Das zweite Gesicht
Dazw. heute-Schlagzeilen
18.55 mittwochslotto – 7 aus 38
Spiel 77
19.00 heute
19.30 P. I. T. – Peter-Illmann-Treff
20.15 ZDF Magazin
Grüne und Linksextremismus / Airbus im Auftrieb / Firlefanz um deutschen Reichstag
Moderation: Gerhard Löwenthal
21.00 Der Denver-Clan
Alexis vor Gericht
21.45 heute-journal
22.05 Kirche der Armen
Vom Alltag der Befreiungstheologie
Bericht aus Brasilien von Klaus Eckstein
Der Papst und einflußreiche europäische Kardinäle stehen dieser neuen „Theologie der Befreiung" äußerst ablehnend gegenüber, stellen deren Vertreter ins kirchliche Abseits. Was steckt nun wirklich hinter dieser Kirche?
22.35 Aus dem Leben gegriffen
Amerikanischer Spielfilm (1978)
Mit Albert Brooks, Charles Grodin, Frances Lee McCain u. a.
Regie: Albert Brooks
0.10 heute

SAT 1

15.00 Captain Future
15.30 Lassie
16.00 Musicbox
17.00 S. O. S. – *Charterboot!*
18.00 Es darf gelacht werden
Oder: Regionalprogramme
18.30 APF blick
18.45 Hunter
anschl.: Sport auf SAT 1
19.35 Viertelfinalspiel im DFB-Pokal im Fritz-Walter-Stadion zwischen dem 1. FC Kaiserslautern und dem FC Bayern München
21.45 APF blick
22.30 M – Ein Männermagazin
23.00 Kultur, Natur und Wissenschaft
Zubin Mehta
23.50 APF blick

3SAT

18.00 Mini-ZIB
18.10 Bilder aus Deutschland
19.00 heute
19.20 3SAT-Studio
19.30 Die hölzerne Jungfrau
20.45 Blochziehen in Fiss
21.15 Zeit im Bild 2
21.35 Kulturjournal
21.45 Begegnungen
Bruno Kreisky
22.45 Karl Kraus – verhaßt, verliebt . . .
23.45 3SAT-Nachrichten

RTL-plus

20.15 RTL-Spiel
20.20 Filmvorschau
20.30 Ich hab' von dir geträumt
Deutscher Spielfilm (1944)
21.45 Wer bin ich?
22.10 Wetter
22.15 Horoskop
22.20 Betthupferl

III.

WEST
18.00 Telekolleg II
18.30 Sesamstraße
19.00 Aktuelle Stunde
20.00 Tagesschau
20.15 Mittwochs in Düsseldorf
Informationen und Unterhaltung
Musik: Peter Horton und Stanislava Kantcheff
21.45 Wissenschaftsshow
Konservierungsstoffe – machen sie uns krank?
22.30 Das Abenteuer
Italienischer Spielfilm (1960)
Mit Gabriele Ferzetti u. a.
Regie: Michelangelo Antonioni
0.45 Letzte Nachrichten

NORD
18.00 Sesamstraße
18.30 Die Sprechstunde
19.15 EG-Neuland: Portugal
20.00 Tagesschau
20.15 Arroganz der Macht – Nach rotem jetzt schwarzer Filz?
Ein Streitgespräch
21.00 Offene
21.15 Das Licht der Gerechten (5)
22.10 Der Besucher
Holländischer Spielfilm (1982)
Regie: Orlow Seunke
23.50 Nachrichten

HESSEN
18.00 Sesamstraße
18.30 Black Beauty (8)
18.55 Pimpa (8)
19.05 Dingsda
Quiz mit Fritz Egner
19.45 Herrchen gesucht
20.15 Bilanz zum Jahr der Jugend '85
21.00 Die Brunnenvergifter
Grundwasser in Gefahr
21.30 Drei aktuell
21.50 Lindenstraße (7)
22.20 Trabanten
Film von Frank Grützbach

SÜDWEST
18.30 Die rote Zora und ihre Bande (5)
18.58 Schlagzeilen
Nur für Baden-Württemberg:
19.00 Abendschau
Nur für Rheinland-Pfalz:
19.00 Abendschau
Nur für das Saarland:
19.00 Saar 3 regional
Gemeinschaftsprogramm:
19.26 Sandmännchen
19.30 Lillo und sein Freund Cinese (5)
20.15 Vom Ursprung der europäischen Plastik
Die Münchner Glyptothek und die Staatliche Antikensammlungen
21.00 Der Major und das Mädchen
Amerikanischer Spielfilm (1942)
Mit Ginger Rogers u. a.
Regie: Billy Wilder
22.55 Spurensuche
Desiderio Monsù – Ein surrealistischer Maler des 17. Jahrhunderts
23.20 Nachrichten

BAYERN
18.45 Rundschau
19.00 Verstehen Sie Spaß?
19.30 Aus der Wiener Staatsoper
Gala der Stars
In der Pause: Rundschau/Z. E. N.
22.00 Levin und Gutman
3. Ein Freudenfest
22.25 Zeitspiegel
23.00 Lese-Zeichen
23.50 Rundschau
23.55 News of the Week

116: Dregger mahnt die FDP

CDU/CSU begrüßt Gesprächsbereitschaft der Gewerkschaften / Sitzung im Reichstag

DIETER DOSE, **Berlin**

Volle „Rückendeckung" für Arbeitsminister Norbert Blüm und Festhalten an der Regierungsvorlage zur Änderung des Paragraphen 116 des Arbeitsförderungsgesetzes – das ist das Ergebnis der Sitzung der CDU/CSU-Bundestagsfraktion im Berliner Reichstag. Zugleich aber bekräftigten Bundeskanzler Helmut Kohl und Fraktionschef Alfred Dregger die Bereitschaft zu neuen Gesprächen mit den Arbeitgebern und den Gewerkschaften. Die Fraktion, so Dregger, verzichte darauf, die Regierungsvorlage auch als Fraktionsvorlage in den Bundestag einzubringen.

Kanzler-Lob für Blüm

Bundeskanzler Helmut Kohl nannte die Vorlage von Arbeitsminister Norbert Blüm „gut und ausgewogen". Kohl: „Wer eine bessere Formulierung hat, soll sie auf den Tisch legen."

Dregger begrüßte, daß der DGB „zum Gespräch" zurückkehren will. „Ich appelliere an alle, von Lüge und Hetze Abstand zu nehmen." An die Adresse des Koalitionspartners sagte Dregger, es sei wenig hilfreich, „wenn uns die FDP ermahnen will, was wir zu tun oder zu lassen hätten. Eine sachgerechte Lösung des Konflikts um den § 116 kann ohne politischen Schaden allein von uns herbeigeführt werden. Das ist unsere Last und Verantwortung." Dregger erinnerte daran, daß die CDU als „große Volkspartei" von 40 Prozent der Arbeitnehmer gewählt worden ist.

Am Rande der Fraktionssitzung wies Arbeitsminister Blüm darauf hin, daß er bei der Sitzung der Sozialausschüsse am vergangenen Wochenende nicht den Auftrag erhalten habe, neue Vorschläge vorzulegen. Die Sozialausschüsse hätten lediglich in ihrem Beschluß begrüßt, daß er für Verbesserungsvorschläge offen sei.

Der Leiter der bayerischen Staatskanzlei, Edmund Stoiber, warnte in München davor, den vom Bundeskabinett beschlossenen Entwurf zu „verwässern". Das bayerische Kabinett sehe „keine Notwendigkeit und keinen Sinn", von der Formulierung abzuweichen, sagte der CSU-Politiker nach einer Sitzung des Ministerrats. „Verbesserungen, die Verwässerungen sind", könne Bayern im Bundesrat nicht zustimmen. Der erste Durchgang des Gesetzes steht in der Ländervertretung am 31. Januar an.

„Wir freuen uns über die positive Entwicklung, die Berlin genommen hat", erklärte Dregger zu dem Bericht des Berliner Regierenden Bürgermeisters Eberhard Diepgen über die Situation Berlins. Diepgen hatte an die Fraktion und Bundesregierung appelliert, schon jetzt zu überlegen, was zum 25. Jahrestag des Mauerbaus am 13. August geschehen soll.

Dregger, der zu Beginn seiner Ausführungen die Bedeutung der Berlin-Sitzungen der Fraktion hervorgehoben und auf die Notwendigkeit einer Friedensordnung für Europa auf der Grundlage von Friedensverträgen hingewiesen hatte, lehnte vor der Presse die von der SPD geforderte Festsetzung der Elbe-Grenze in der Flußmitte ab. Die sogenannten Geraer Forderungen Honeckers gehören „in die Kiste". Vor einer Aufnahme von Kontakten zwischen Bundestag und Volkskammer forderte er – „unter voller Einbeziehung Berlins" – Begegnungen zwischen Gemeinden und Städten der Bundesrepublik und der „DDR".

Das Problem Neue Heimat

Dregger und Theo Waigel (CSU) bestätigten, daß die Union zum amerikanischen SDI-Forschungsvorhaben ein Rahmenabkommen wünscht. Waigel sagte, nach den Äußerungen des Kanzlers sei davon auszugehen, daß es beim vorgesehenen Zeitplan bleibt und ein solches Abkommen noch vor Ostern fertig ist.

Vor dem Fraktionsvorstand hatte Bundeskanzler Kohl auch zu den Schwierigkeiten der gewerkschaftseigenen Wohnungsbaugesellshaft Neue Heimat Stellung genommen. Er verfolge mit Sorge die Entwicklung für die betroffenen Mieter. Aber die Probleme der Neuen Heimat seien nicht die Probleme der Bundesregierung. Erst einmal seien die Eigentümer gefordert, die notwendige Hilfe zu leisten.

Vogel droht mit Gang nach Karlsruhe

PETER PHILIPPS, **Bonn**

Die SPD-Bundestagsfraktion wird „alle gesetzlichen und geschäftsmäßigen Möglichkeiten ausnutzen zur gründlichen Beratung" der geplanten Novelle des Streikparagraphen 116. Dies hat Fraktionschef Hans-Jochen Vogel gestern angekündigt – und damit wohl auch alle Mittel gemeint, die Änderung zu verhindern. Zwar seien „die Möglichkeiten der Opposition limitiert", aber sie könnten immerhin bis zu Hilferufen nach Karlsruhe reichen. Die nordrhein-westfälische Landesregierung hat jedenfalls den früheren Präsidenten des Bundesverfassungsgerichts, Ernst Benda, der seine Kritik am Paragraphen 116 öffentlich artikuliert hat, mit einem verfassungsrechtlichen Gutachten beauftragt.

In seinem „politischen Bericht" vor der Fraktion arbeitete Vogel gestern noch einmal die drei Haupt-Einwände der Sozialdemokraten gegen das Gesetzesvorhaben der Koalition heraus: „Zum einen treffen die vorgesehenen Änderungen in erster Linie die nicht organisierten Arbeitnehmer. In ihre Versicherungsansprüche wird eingegriffen, obwohl sie weder auf die Entscheidung der Unternehmensleitungen über die Stillegung ihrer Betriebe noch auf die Entscheidung der Gewerkschaften Einfluß nehmen können. Zweitens werden die Gewerkschaften nicht nur in ihrer Kampffähigkeit, sondern auch in ihrer Verantwortungsfähigkeit und in ihrer Stabilisierungsfunktion geschwächt. Drittens besteht keinerlei Handlungsbedarf", habe die Bundesregierung „den Konflikt ohne jeden einsichtigen Grund vom Zaune gebrochen". Die neue Formulierung des Paragraphen 116 sei im übrigen „wesentlich unschärfer als die bisherige Fassung des Gesetzes".

IG-Chemie-Chef Rappe habe mit seinen Kompromißvorstellungen als Gewerkschafts-Vorsitzender gesprochen, sagte Vogel, und habe nicht die Meinung der Fraktion wiedergegeben. Für diese bestehe weiterhin kein gesetzlicher Handlungsbedarf. Der Fraktionschef ließ allerdings zwischen den Zeilen anklingen, daß der Widerstand sich verringern könnte, wenn die neue Gesetzesformulierung aus dem Wortlaut der Anordnung der Bundesanstalt von 1973 über die Vergleichbarkeit von Gewerkschaftsforderungen bestehen würde.

Auch Schmude stellt sich gegen Zeidler

DW. **Stuttgart**

Nach dem stellvertretenden Vorsitzenden des Rates der evangelischen Kirche in Deutschland (EKD), Bischof Jung, hat nun auch der Vorsitzende der EKD-Synode, der SPD-Bundestagsabgeordnete Jürgen Schmude, die umstrittenen Äußerungen des Präsidenten des Bundesverfassungsgerichts, Wolfgang Zeidler, zu Sterbehilfe und Abtreibung kritisiert. Schmude erklärte in einem Interview der gestrigen Ausgabe der „Stuttgarter Nachrichten", es sei schon jetzt einhellige Meinung, daß Hilfe, um das Sterben zu erleichtern, notwendig werden könne und dann auch gewährt werden müsse. Eine darüber hinausgehende Hilfe zum Sterben, „indem durch aktive Tätigkeit des Arztes das Leben verkürzt wird", könne er in keiner Weise akzeptieren. Schmude verwies außerdem bei der Abtreibungsproblematik darauf, daß das entstehende menschliche Leben schutzwürdig sei.

Der frühere Bundes*justizminister* billigte Zeidler zwar grundsätzlich das Recht zu, auch als oberster Verfassungsrichter die Kirche zu kritisieren, doch sei sein Vorwurf unberechtigt, die Kirche übe zu starken Einfluß auf die Rechtsordnung aus. Die evangelische Kirche zumindest beanspruche nicht festzulegen, was in der Rechtsordnung stehe. Dies sei Aufgabe der Politiker. Die Kirche habe vielmehr die Aufgabe, auf Wertentscheidungen und daraus sich ergebende Verpflichtungen hinzuweisen.

Unterdessen hält der Protest kirchlicher Kreise gegen die Finanzierung der Abtreibung durch die Krankenkassen an: Das evangelische Hilfswerk „Hoffnung für Dich" (Gießen und Wabern) beantragte in einer Klage vor dem Sozialgericht Gießen, daß die AOK-Beiträge von Mitarbeitern um den Prozentsatz ermäßigt werden, den die Kasse von ihrem Gesamthaushalt für Schwangerschaftsabbrüche ausgibt. Wie ein Vorstandsmitglied der Organisation dem „Informationsdienst der Evangelischen Allianz" (idea) mitteilte, stehe die Mitfinanzierung der Abtreibungen in direktem Widerspruch zu den Aufgaben des Werkes, Leben zu erhalten und zu fördern. „Hoffnung für Dich" helfe neben Drogensüchtigen, Haftentlassenen und psychisch Kranken auch ungewollt schwangeren Frauen, die ihr Kind zu Welt brächten.

Belgrad verspricht Hilfe gegen den Terrorismus

Treffen des jugoslawischen Außenministers mit Genscher in Bonn

BERNT CONRAD, **Bonn**

In einer für kommunistische Verhältnisse ungewöhnlich scharfen Form hat der jugoslawische Außenminister Raif Dizdarević in Bonn den internationalen Terrorismus verurteilt. Ihm fielen immer mehr unschuldige Menschen zum Opfer und er gefährde ernsthaft den Frieden und die Sicherheit in der Welt, sagte Dizdarević bei einem Essen mit Bundesaußenminister Hans-Dietrich Genscher.

„Jugoslawien, jahrelang selbst ein Ziel verschiedener Terroranschläge, verurteilt auf das Entschiedenste alle Arten des Terrorismus und setzt sich für internationale Zusammenarbeit bei der Abschaffung dieses Übels ein", fuhr der Minister fort. Er machte allerdings klar, daß Belgrad unter einer solchen Kooperation nicht die Unterstützung der amerikanischen Maßnahmen zur Isolierung Libyens versteht. Libyen stehe nicht hinter den jüngsten Terroranschlägen in Rom und Wien. Die Attentäter seien vielmehr aus Libanon gekommen, meinte Dizdarević, der neben palästinensischen Aktionen und Anschlägen von Gruppen wie der irischen IRA und der deutschen „Rote Armee Fraktion" auch israelische Maßnahmen als „Terroraktionen" einstufte.

Im Mittelpunkt der Unterredungen des jugoslawischen Gastes mit Genscher standen allerdings die Wirtschaftsbeziehungen und das Ost-West-Verhältnis. Offensichtlich mit dem Blick auf die derzeitigen Schwierigkeiten in seinem Lande erklärte Dizdarević, es liege im beiderseitigen Interesse, die enge ökonomische Zusammenarbeit nicht nur zu bewahren, sondern auch weiter zu entwikkeln. Dabei müßten die Hindernisse abgebaut werden, die einer langfristigen stabilen Entwicklung im Wege stünden.

Genscher versicherte: „Unsere Gespräche haben wieder einmal deutlich gemacht, daß unsere Freundschaft ein so stabiles und breites Fundament hat, daß auch schwierige Probleme in einer Atmosphäre des Vertrauens erörtert und im Bewußtsein gemeinsamer Verantwortung gelöst werden könne." Beide Minister betonten die Verantwortung der kleineren und mittleren Staaten in Europa beim Ost-West-Dialog.

Appelle für Sacharow

Auch SPD erinnert Moskau an die KSZE-Schlußakte

DW. **Bonn**

Zum sechsten Jahrestag der Verbannung des sowjetischen Bürgerrechtlers Andrej Sacharow wurden gestern in Bonn Forderungen an die sowjetische Führung bekräftigt, die Zwangsmaßnahmen gegen den Friedensnobelpreisträger aufzuheben. Das SPD-Präsidium verlangte, die Rechte, zu denen sich alle Teilnehmerstaaten der KSZE-Schlußakte von Helsinki 1975 verpflichtet hätten, müßten auch für Sacharow gelten. Der stellvertretendende FDP-Fraktionsvorsitzende im Bundestag, Hans-Günter Hoppe, forderte in diesem Zusammenhang mit Nachdruck, generell die Verfolgung Andersdenkender in der Sowjetunion einzustellen.

Scharfe Angriffe gegen die sowjetische Führung richtete im Pressedienst der Union CDU-Generalsekretär Heiner Geißler. Geißler schrieb, ein Staatswesen, das seinen Bürgern die Freiheit nehme und in dem es keine Kontrolle der Staatsgewalt durch das Volk gäbe, sei eine „zumindest potentielle Bedrohung" für seine Nachbarn. Die Ursache von Spannungen in der Welt sei nicht die Existenz von Waffen. Geißler: „Spannungen sind begründet in der Unvereinbarkeit von Freiheit und Diktatur". Autoritäre und totalitäre Staaten, die ihre Bürger zu Untertanen deklassierten und ihnen die Menschenrechte verweigerten, „werden sich immer allein durch die Existenz von freiheitlichen und demokratischen Staatswesen bedroht fühlen".

Die Bonner Menschenrechtsgesellschaft „Kontinent" kündigte gestern eine Unterschriftenaktion für eine Petition an den sowjetischen Parteichef Michail Gorbatschow an. In der Bittschrift heißt es, Abrüstungsvorschläge, wie sie unlängst von Moskau unterbreitet wurden, könnten „letztlich nur dann glaubwürdig sei, wenn sie die Achtung der Menschenrechte einschließen".

Der Fall Antes in Berlin weitet sich aus

hrk. **Berlin**

Mit der Beschlagnahme von Akten in den Senatsverwaltungen für Bau und Wohnungswesen sowie Finanzen und der Festnahme des Bauunternehmers Kurt Franke zog der Skandal um den CDU-Kommunalpolitiker Wolfgang Antes gestern weitere Kreise. Franke gehört zu dem Kreis von 23 Verdächtigen im Umfeld des Falles Antes, gegen den bereits seit längerer Zeit ermittelt wird. Franke soll auch mit Baustadtrat Jörg Herrmann (CDU) befreundet gewesen sein, der am Wochenende vom Dienst suspendiert worden war. Die Staatsanwaltschaft untersucht gegen ihn Vorwürfe, die sich auf den Verdacht der Vorteilsannahme beziehen. Die CDU-Gremien in dem betreffenden Bezirk haben ihn aufgefordert, sein Amt unverzüglich aufzugeben.

„Werbung für taz handfester Skandal"

lz. **München**

CSU-Generalsekretär Tandler forderte den SPD-Kanzlerkandidaten Rau auf, sich von einer im sozialdemokratischen Wochenblatt „Vorwärts" veröffentlichten Werbeaktion prominenter SPD-Politiker für die Berliner Zeitung „taz" zu distanzieren. Der unter anderem von Lafontaine, Schröder, Hauff und Eppler getragene Aufruf, das linke Szenenblatt durch Abonnements zu stützen, sei ein „handfester Skandal". Hiermit werde für eine Zeitung geworben, die Spenden für kommunistische Guerillas in El Salvador organisiere. Über die Gewalttätigkeiten gegen den Frankfurter Oberbürgermeister habe die „taz" geschrieben: „Wallmann *kriegt längst verdiente Schläge.*"

Haftbefehl gegen Thiel aufgehoben

AP, **Karlsruhe**

Der wegen der Unterstützung der Terrororganisation „Rote Armee Fraktion" beschuldigte 28jährige Martin Thiel, der im Dezember freiwillig bei der Polizei gemeldet hatte, ist wieder auf freiem Fuß. Der Sprecher der Bundesanwaltschaft, Alexander Prechtel, sagte, der Haftbefehl gegen Thiel sei aufgehoben, das Ermittlungsverfahren laufe aber weiter.

Probleme mit Japan

Mk. – Es mag bezweifelt werden, daß selbst die beteiligten Experten noch genau wissen, wie häufig ein Treffen von Handelspolitikern mit der Aufforderung an Japan endete, die Märkte stärker für Importe zu öffnen. Auch das jüngste Treffen von Repräsentanten der EG, der USA und aus Japan paßt zum Ritual. Sicher, in der Bundesrepublik wird gegenwärtig dieses Thema klein geschrieben. Wer mit dem Finger auf die japanischen Exportüberschüsse zeigt, der weiß, daß mindestens drei auf ihn zurückweisen. Aber für die Handelspolitik ist nun einmal die EG zuständig. Und in diesem Bereich agiert sie auch als Block.

Dies ist natürlich zu formal gedacht. Überschüsse wie sie von Japan und der Bundesrepublik gegenwärtig erzielt werden, bringen andere Länder schon in Schwierigkeiten. Trotzdem können beide Fälle nicht über einen Kamm geschoren werden. In der Praxis – nicht gemessen an der Gesetzgebung – sind die Einfuhren in der Bundesrepublik stärker liberalisiert als in dem fernöstlichen Inselreich. Vor allem jedoch: Die deutschen Exporterfolge konzentrieren sich nicht auf einige wenige Bereiche wie die der Japaner, die in bestimmten Marktsegmenten monopolartige Positionen auf dem Weltmarkt erobern konnten. Eine bemerkenswerte Leistung, in der Tat. Nur andere Staaten werden damit nicht fertig. Auch dieses Problem muß in der nächsten Gatt-Runde angepackt werden. Das ist in der gegenwärtigen Situation, wo Japan immer noch die höchsten Wachstumsraten erreicht, leichter als im Zeichen der Stagnation.

Verschnupft

ed. – Gleich zwei Banken haben Kapitalerhöhungen angekündigt. Die Commerzbank und die BHF-Bank. Ob diese Kapitalbeschaffungsmaßnahmen wirklich dringlich sind, sei einmal dahingestellt. Tatsache ist allerdings - und das gilt nicht nur für Banken - daß jetzt neue Aktien mit einem so hohen Aufgeld emittiert werden können wie nie zuvor. Die Börsenhausse macht's möglich. Und weil ja niemand weiß, wie lange die Börsenkurs noch himmelwärts streben, ist es sicherlich kein Fehler, diese Chance jetzt zu nutzen. Die Commerzbank kassiert bei ihrer Kapitalerhöhung zum Kurs von 300 Mark ein Aufgeld, von dem der Vorstand vor einem Monat wohl kaum zu träumen gewagt hätte. Denn länger ist es kaum her, daß der Börsenkurs diese Marke erreichte. Mit dem Emissionskurs wagt sich die Commerzbank allerdings so dicht an den Börsenkurs heran wie bisher noch *keine Großbank; sie mutet den Ak*tionären schon viel Optimismus in die Entwicklung der Bank und der Börse zu. Das hat die Börsianer gestern arg verschnupft.

AUSSENWIRTSCHAFT / Geringe Chancen für OECD-Initiative des Ministerrats

Deutsche Abstimmungs-Niederlage über neue EG-Export-Subventionen

HANS-JÜRGEN MAHNKE, Bonn

Bei den Auseinandersetzungen um die Eindämmung der Subventionen für Exportkredite mußten die Bundesrepublik und die Niederlande in der EG eine Niederlage hinnehmen. Gegen ihre Stimmen beschloß der Finanzministerrat ein Mandat für die Verhandlungen in der OECD, die morgen und übermorgen stattfinden. Chancen werden dem EG-Vorstoß nicht eingeräumt, da auch die Amerikaner auf einen Abbau der Subventionen drängen.

Beim Wettlauf mit den Ordnungspolitikern würden jene, die verstärkt auf Subventionen auch im Außenhandel setzen, immer neue Haken schlagen. So wird in Bonn die Entscheidung des EG-Finanzministerrats kommentiert. Bei den Mindestzinsen für staatliche oder staatlich verbürgte Exportkredite sei in den vergangenen Jahren unter den westlichen Industriestaaten mit dem OECD-Konsensus eine auch ordnungspolitisch vertretbare Lösung gelungen. Die Zinssätze, gestaffelt nach Ländergruppen und Laufzeiten, wurden in den vergangenen Jahren angehoben. Dadurch konnten die Subventionen gesenkt werden.

In vielen Ländern – auch in der Bundesrepublik – liegen die Marktzinsen unterhalb der Sätze des OECD-Konsensus. Dadurch fühlen sich *Länder wie Italien und Frank*reich mit einem nach wie vor hohen Zinsniveau bei der Finanzierung benachteiligt, da sie bei ihren Staatskrediten an die vereinbarten Sätze gebunden sind. Um bei einem Auftrag mithalten zu können, kann beispielsweise ein Italiener auch eine Finanzierung in D-Mark anbieten. Bis zu einer Höhe, die dem Durchschnitt öffentlicher Anleihen in der Bundesrepublik einschließlich eines Zuschlages entspricht, kann der Staat die Zinssätze subventionieren.

Um den Wildwuchs in diesem Bereich zu bereinigen, beschloß der EG-Finanzministerrat, für Exportkredite einheitliche kommerzielle Referenzzinssätze (CIRR) in Höhe der durchschnittlichen Rendite der öffentlichen Anleihen plus einem Zuschlag zwischen 0,75 und einem Prozentpunkt vorzuschlagen. Dies hielt der Staatssekretär im Bundesfinanzministerium, Hans Tietmeyer, in Brüssel für zu niedrig.

Verschärfend kam hinzu, daß der Zuschlag für Ecu-Exportkredite, die in der Bundesrepublik verboten sind, nur 0,3 bis 0,5 Prozentpunkte betragen soll. *Da es auch noch „Tricks" bei* der Definition der zu wählenden Anleihen geben soll, könnte der subventionierte Zinssatz unter denjenigen gedrückt werden, der sich am Markt in den Niedrigzinsländern wie der Bundesrepublik bildet. Für den Kreditnehmer ist der weichere Ecu-Kredit bei gleichem Zinssatz lukrativer als der harte D-Mark-Kredit. Dadurch würde die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Exportwirtschaft, die ohnehin keine staatlich subventionierten Kredite erhält, beeinträchtigt werden.

Am Donnerstag und Freitag wird dieses Problem in der OECD diskutiert werden. Denn dieses Gremium und nicht die EG ist für diese Fragen nach den internationalen Vereinbarungen zuständig. Aber selbst von der für Ende März terminierten Tagung wird noch kein Beschluß erwartet. *Überdies haben sich auch die* USA und Japan für einen Abbau der Subventionen stark gemacht, so daß eine Einigung auf der Grundlage des EG-Vorschlages als unwahrscheinlich gilt.

Nachdem eine Verständigung über die Mindestzinsen gefunden worden war, wird nach immer neuen Formen der Subventionierung in diesem Bereich gesucht. Ein „Ausweg" war zunächst die Mischfinanzierung, also der Einsatz von Entwicklungshilfegeldern. Hier haben sich die OECD-Staaten als ersten Schritt darauf verständigt, das Zuschußelement von 20 auf 25 Prozent heraufzusetzen. Gefordert worden waren bis zu 50 Prozent, um so viele Mittel zu binden, daß der Einsatz dieses Instruments zurückgeschraubt werden müßte. Hier laufen die Diskussionen wie in dem anderen Bereich, für den die EG ihren Vorschlag gemacht hat, weiter.

DEVISENMARKT

Verfall der Ölpreise drückt Pfundkurs auf Tiefstniveau

WILHELM FURLER, London

Der starke Druck auf die Ölpreise hat den Pfundkurs auf ein Rekordtief gegenüber der D-Mark absacken lassen. In London lag die Pfund-D-Mark-Parität gestern vorübergehend bei 3,47 DM. Das bisherige Rekordtief von 3,50 DM war vor einem Jahr registriert worden. Damals hatte der Bergarbeiterstreik das Vertrauen in die britische Wirtschaft untergraben.

Diesmal ist es der Ölpreisverfall, welcher der „Nordseeöl-Währung" zu schaffen macht. An den Spotmärkten wird britisches Nordseeöl aus dem Brent-Feld zu nur noch 19,50 Dollar je Barrel (ein Barrel = 159 Liter) für Ablieferung April gehandelt. Das ist der niedrigste Preis seit gut sechs Jahren. Noch im November letzten Jahres lag der Preis für Nordseeöl bei 30 Dollar.

Trotz des starken Drucks auf das Pfund hat die Bank von England zu verstehen gegeben, daß sie keine weitere Zinsanhebung wünscht. Erst vor zwei Wochen hatten die britischen Geschäftsbanken ihre Basis-Ausleihezinsen um einen Punkt auf 12,5 Prozent angehoben. Damit liegt das Zinsniveau – auch das reale – so hoch wie in kaum einem anderen Industrieland.

Am Wochenende hatten die Finanzminister und Notenbankchefs der fünf führenden westlichen Wirtschaftsnationen bei einem informellen Treffen in London zwar keine konzertierte Zinssenkungsaktion beschlossen, wie dies von Japan vorgeschlagen worden war. Aber im Anschluß daran ließen sie durchblicken, daß sie niedrigere Zinsen begrüßen.

Die englische Notenbank hat gestern einen ungewöhnlichen Schritt gewählt, um wachsende Spekulationen über eine unmittelbar bevorstehende neuerliche Zinsanhebung abzuwehren. In einer kurzen Erklärung wurde mitgeteilt, daß sie das Zinsniveau unverändert sehen möchte, und daß sie deshalb ihre kurzfristigen Geldmarktsätze beibehält.

Die anhaltende Ölpreisschwäche geht in erster Linie auf die verstärkte Ölproduktion der Opec-Länder nach ihrem Genfer Treffen im Dezember zurück. Das Ölkartell fördert inzwischen rund 18,5 Mill. Barrel pro Tag. Allein Saudi-Arabien, drittgrößter Ölproduzent der Welt hinter den beiden Supermächten, hat seine Förderung auf fünf Mill. Barrel angehoben, doppelt soviel wie im Durchschnitt des dritten Quartals 1985.

Die sich verschärfenden Ölpreis- und Pfundkurs-Probleme sollen die britische Regierung inzwischen veranlaßt haben, mit der Opec Gespräche zu führen. Dies verlautet aus Ölkreisen in Nahost. Bislang hat London alle Angebote, mit dem Ölkartell formelle Gespräche aufzunehmen, strikt abgelehnt. Bereits in der vergangenen Woche war die Nachricht, daß der britische Außenminister und sein saudiarabischer Amtskollege die Aufnahme bilateraler Ölgespräche beschlossen haben, als kleine Sensation gewertet worden.

Unzureichender Beitrag

Von FRED de LA TROBE, Tokio

Das vergangene Jahr begann und endete mit scharfen Handelskontroversen zwischen Japan und seinen wichtigsten ausländischen Abnehmern. 1986 ist mit einer Neuauflage der Auseinandersetzungen zu rechnen. Nach den noch nicht endgültigen Zahlen der japanischen Zollstatistik schloß die Handelsbilanz Japans 1985 mit einem neuen Rekordüberschuß von 46 Mrd. Dollar ab, 39 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Gesamtexporte des Inselreichs stiegen um 3,3 Prozent auf 176 Mrd. Dollar, während die Importe trotz verstärkter Einfuhranstrengungen um 5.1 Prozent auf 130 Mrd. Dollar sanken. In dieser Entwicklung spiegelt sich das Bestreben der japanischen Wirtschaft wider, möglichst in allen Bereichen autark und unabhängig von ausländischen Lieferungen zu werden. Wenn nicht die Forderungen von außen nach größeren Bezügen von Fertigprodukten so nachdrücklich wären, würden die Japaner vorzugsweise nur Rohstoffe einführen. Trotz einiger importfördernder Maßnahmen der japanischen Regierung und der Industrie und trotz des Höhenflugs des Yen erwartet niemand eine baldige Trendwende. Es sieht so aus, als ob das Ungleichgewicht im Handel noch jahrelang die *Beziehungen Japans zu seinen gro*ßen westlichen Handelspartnern belasten wird.

Die protektionistischen Vorstöße des amerikanischen Kongresses gegen die japanische Importflut sind nur vorübergehend abgeflaut. Mit dem Bekanntwerden der Handelszahlen für letztes Jahr und mit dem Näherrücken der Wahlen im Herbst sind scharfe neue Initiativen zur Drosselung der Einfuhren aus Nippon zu erwarten.

Für die EG sind die japanischen Überschüsse zwar auch ein ständiges Ärgernis, da sie jedoch in den letzten Jahren nicht mehr allzu stark angeschwollen sind, hat die Kontroverse zwischen Brüssel und Tokio nicht mehr ganz die scharfen Akzente früherer Jahre.

„Japan hat seine Tore zur Welt weit geöffnet", verkündete das „Aktionsprogramm" Tokios zum besseren Marktzugang von Ende Juli letzten Jahres. Da die Erleichterungen – Zollsenkungen bis zu 20 Prozent für 1800 Positionen, verbilligte Importkredite sowie Vereinfachung von Normen und Zulassungsbestimmungen – erst im Laufe von drei Jahren eingeführt *werden, waren für 1985 noch keine* Ergebnisse zu erwarten. Amerikanisch-japanische Verhandlungen über Marktöffnungen in vier Sektoren ließen sich vor einigen Tagen mit Erfolgen abschließen. Für Exporte von Nachrichtenübermittlungsgeräten, Elektronik, Pharmazeutika und medizinische Geräte sowie Holz- und Papiererzeugnisse nach Japan ließen sich einige Erleichterungen aushandeln. Die Amerikaner hoffen, damit ihre Exporte in diesen Bereichen steigern zu können.

Auch die japanische Industrie entschloß sich, etwas zum Abbau des Handelsüberschusses beizutragen. 134 Großunternehmen werden im laufenden Fiskaljahr (bis Ende März) Sonderimporte von 7,3 Mrd. Dollar vornehmen. An diesem Vorhaben beteiligen sich vor allem die namhaften Handelsfirmen, der Maschinenbau, die Auto- und Chemieindustrie sowie die Elektrizitäts- und Gaswirtschaft. Der Anstieg des Yen-Wechselkurses um ungefähr 23 Prozent seit vergangenem Herbst hat bisher zu einem ausgewogeneren Außenhandel nicht beigetragen. Stark betroffenen kleineren Firmen hilft *die Regierung mit billigen Krediten.* Die meisten Unternehmen finden sich mit geringeren Gewinnspannen ab, profitieren aber andererseits von den niedrigeren Rohstoffkosten. Die nicht unbedeutenden Anstrengungen staatlicher und privater Stellen haben keinesfalls ausgereicht, die steigende Kurve der Handelsüberschüsse abzuflachen.

Der Eindruck verfestigt sich, daß Japan nicht einen seiner wirtschaftlichen Stärke entsprechenden Beitrag zum multilateralen Welthandelssystem leistet, aus dem es so viele Vor*teile zieht. Um dieses System zu er*halten und zu festigen, müßte das fernöstlichen Inselreich die verbleibenden Importhemmnisse rigoros abbauen. Damit würde es der ausländischen Kritik einen überzeugenden Dämpfer aufsetzen. Die Aufstockung der Wirtschaftshilfe sowie der vergleichsweise geringen Verteidigungsausgaben und staatliche Großkäufe im Ausland wären flankierende Maßnahmen, die zu einem ausgewogeneren Handel führen könnten.



AUF EIN WORT

„Die Mär vom profitgierigen Unternehmer scheint zwar unausrottbar, geht aber in unserer Zeit völlig an der Wirklichkeit vorbei. Profite müssen sein: Erfüllen wir unsere Aufgabe gut, so machen wir Gewinn und sichern damit die Zukunft unserer Unternehmung, vor allem aber der Arbeitsplätze."

Dr. Franz Leutwiler, Verwaltungsratspräsident der Brown, Boveri & Cie AG, Baden (Schweiz). FOTO: DPA

Nervöse Reaktion am Kaffeemarkt

dpa/VWD, London

Der internationale Kaffeemarkt reagiert nervös, mit entsprechenden Preisschwankungen, auf die gegenwärtigen Londoner Beratungen des Vorstandes der Internationalen Kaffeeorganisation. Sie berät darüber, ob die Exportquoten bereits vor Mitte Februar entfallen sollen; danach werden sie in jedem Fall abgeschafft. Bei den Gesprächen geht es aber auch darum, welche Form der Marktkontrollen die Organisation beibehalten will. Als Folge der Dürreschäden in Brasilien wird im weiteren Verlauf des Jahres mit einer Verknappung von Qualitätskaffee gerechnet.

PREISAUSZEICHNUNG

Verbraucher: Die Behörden müssen besser kontrollieren

AP, Bonn

Nur jedes dritte Einzelhandelsgeschäft zeichnet die Preise der im Schaufenster ausgelegten Waren korrekt aus. Die Arbeitsgemeinschaft der Verbraucher (AgV) verwies am Dienstag in Bonn auf eine Untersuchung des Instituts für angewandte Verbraucherforschung, bei der 1277 Läden in den Landeshauptstädten sowie in Bonn überprüft worden sind. Danach waren nur in 420 Geschäften, das sind *32,9 Prozent, alle* ausgestellten Waren mit Preisen versehen.

In 147 Geschäften (11,8 Prozent) fehlten die Preisangaben bei der Hälfte oder einem noch größeren Teil der ausgestellten Artikel. Besonders nachlässig scheint der Blumenhandel bei der Preisauszeichnung zu sein. Er lag mit einer Verstoßquote von 86,6 Prozent an der Spitze vor Foto/Optik-Geschäften (83,3 Prozent).

Im Rahmen der Untersuchung wurden auch Stichprobenkontrollen im Innern von 124 Verbrauchermärkten und großen Supermärkten vorgenommen. In jedem von ihnen wurden 100 Artikel überprüft, insgesamt also 12 400 Waren. Davon waren nur 217 oder 1,75 Prozent nicht ausgezeichnet. Die AgV führt dieses gute Ergebnis darauf zurück, daß nicht ausgezeichnete Artikel für zeitraubende Nachfragen an den Kassen verantwortlich sind, was den Kassendurchsatz verringert.

Die AgV betonte, die Behörden müßten ihre Kontrollfunktion endlich in angemessenem Umfang wahrnehmen. Gravierende Verstöße dürften nicht mit einem Augenzwinkern abgetan, sondern angemessen geahndet werden.

DELORS IN TOKIO

Die Japaner importieren viel zu wenig Fertigwaren

dlt. Tokio

Die kommende Gipfelkonferenz der führenden westlichen Industrienationen in Tokio Anfang Mai werde unter einem besseren Vorzeichen stehen als die vorausgehenden Treffen, erklärte der Präsident der EG-Kommission, Jacques Delors, der sich seit Montag in dem Inselreich aufhält, gestern während eines Gesprächs mit dem japanischen Ministerpräsidenten *Nakasone. Der Weltwährungs*markt habe sich beruhigt. Europa und auch die Vereinigten Staaten blickten auf ein gutes Wirtschaftswachstum.

Im Zusammenhang mit dem Finanzmarkt stellte Delors die Frage, ob das bestehende Bankensystem in der Lage sei, die Stabilität dieses internationalen Marktes zu gewährleisten. Daß die Zentralbanken sporadisch intervenierten, sei gut für Ausnahmezustände, es reiche aber nicht für das tägliche Management aus. Delors erklärte auch, daß der Yen und die Europäische Währungseinheit Ecu mehr die Rolle von Reservewährungen spielen müßten. Das würde den Dollar entlasten.

Zu bilateralen Fragen äußerte Ministerpräsident Nakasone, daß Japan große Anstrengungen zur Verminderung seines Handelsbilanzüberschusses gemacht habe. Er gab aber zu, daß *das Ungleichgewicht noch gewach*sen sei. Delors meinte daher, daß der japanische Markt weiter geöffnet werden müsse. Das Verhältnis von Bruttosozialprodukt zu den Einfuhren verarbeiteter Produkte betrage in den USA zehn Prozent, in der EG 6,2 Prozent, in Japan aber nur 2,9 Prozent.

Auch die Ergebnisse früherer Gespräche zwischen der EG und Japan kritisierte Delors. Forderungen der Gemeinschaft seien nicht erfüllt worden. (SAD)

WIRTSCHAFTS JOURNAL

Börse glaubt nicht an Klöckners „Dementi"

Der Kurs der Klöckner-Aktie ist gestern nach Minus-Ankündigung um weitere 8,80 D-Mark auf 102,70 D-Mark gesunken; er hat auch die Kurse anderer Stahlaktien mitgerissen. In Börsenkreisen ist man überzeugt, daß eine Sanierung des Konzerns ohne einen Kapitalschnitt und Forderungsverzichte der Banken nicht gelingen wird. Die Stellungnahme des Unternehmens zu den Börsenversionen über eine Kapitalzusammenlegung wird als so pflaumenweich angesehen, daß sie keinen Glauben findet. Das „Dementi" könne sich allenfalls auf die Relation des Kapitalschnitts – Verhältnis 2 zu 3 – beziehen, nicht aber auf eine Maßnahme selbst, so hieß es.

Fachmesse „Electrotec '86"

Hamburg (dpa/VWD) – Ein elektronischer Schlüssel für Auto-, Haus- und Wohnungstüren mit individuellem Code ist eine der Neuheiten, die auf der „Electrotec 86", der 3. Nordeuropäischen Fachmesse für Elektronik, Elektrotechnik, Antriebs- und Handhabungstechnik auf dem Hamburger Messegelände gezeigt werden. Bei der viertägigen Messe, die am Mittwoch beginnt, zeigen 253 Direktaussteller aus sechs Ländern und 321 zusätzlich vertretene Firmen aus 15 Ländern in vier Hallen ihre Produkte und Dienstleistungen.

Umsatz gesteigert

Köln (dpa/VWD) – Der Einzelhandelsumsatz in der Bundesrepublik ist 1985 um 2,5 Prozent auf 479 Mrd. DM gestiegen. Preisbereinigt ergab sich vorläufig ein Plus von 0,7 Prozent. *Die Hauptgemeinschaft* des Deutschen Einzelhandels erwartet für 1986 einen realen Umsatzanstieg um zwei bis zweieinhalb Prozent.

Fernstraßen gefordert

Köln (dpa/VWD) – Für einen forcierten Ausbau der Fernstraßen hat sich gestern der Bundesverband der deutschen Industrie (BDI) ausgesprochen. Am Vorabend der parlamentarischen Beratung über das Fernstraßenbaugesetz erklärte der BDI in *Köln, der Straßenverkehr werde nach* allen Prognosen bis zum Jahre 2 000 stärker zunehmen als der Luft- und Schienenverkehr. Unter diesen Umständen bleibe der Entwurf des Fernstraßenbaugesetzes weit hinter dem Bedarf zurück.

Weniger Zulassungen

Flensburg (dpa/vwd) - 1985 wurden in der Bundesrepublik 2,67 Mill. neue Kraftfahrzeuge angemeldet. Das waren 2,5 Prozent weniger als 1984. 11,3 Prozent der Pkw-Neuzulassungen (2,37 Mill.) waren schadstoffarme und bedingt schadstoffreduzierte Wagen, teilte das Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg mit.

RGW tagt in Moskau

Moskau (dpa/VWD) – Das Exekutivkomitee des östlichen Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) ist gestern in Moskau auf der Ebene der stellvertretenden Ministerpräsidenten zusammengetroffen. Nach Angaben der amtlichen sowjetischen Nachrichtenagentur TASS beraten die RGW-Länder Maßnahmen zur Realisierung des im Dezember verabschiedeten Programms für die wissenschaftliche und technische Zusammenarbeit bis zum Jahre 2000. Ferner werde der Fortgang der Integration auf dem Gebiet der Elektronik, der Mikroprozessoren und Roboter geprüft. Für die Zusammenarbeit im Bereich der chemischen Industrie sollen laut TASS die Prioritäten für die Zukunft gesetzt werden.

Abkommen unterzeichnet

New York (dpa/VWD) – Brasilien hat mit internationalen Banken ein *grundsätzliches Abkommen* über die Umschuldung eines kleinen Teils seiner knapp 100 Mrd. Dollar Auslandsschulden und die Beibehaltung kurzfristiger Kreditlinien für 16 Mrd. Dollar bis März 1987 unterzeichnet. Mit dieser Vereinbarung konnte eine Konfrontation abgewendet werden, die zur Einstellung der für das Land lebenswichtigen kurfristigen Kredite hätte führen können. Das bisherige Abkommen lief am vergangenen Freitag aus.

PRESSE

Gericht: Anzeigenblatt am Sonntag nicht verteilen

dpa, Schleswig

Ein kostenlos verteiltes Anzeigenblatt ist keine Zeitung. Das ist der Tenor eines Urteil, das das Oberlandesgericht Schleswig im Rechtsstreit zwischen dem Verlag der Kieler Nachrichten (KN) und dem „Markt Anzeigenblattverlag Bude" gefällt hat. Das Blatt darf demnach im gesamten Verbreitungsgebiet der KN sonntags nicht mehr verteilt werden, heißt es in dem Urteil (AZ.: 6 U 52-53.85), das allerdings noch nicht rechtskräftig ist.

Die Richter werteten die Verteilung des Blattes als Verstoß gegen das Arbeitsverbot an Sonn- und Feiertagen in der Gewerbeordnung. Ausnahmen werden nur erteilt, wenn ein besonderes Bedürfnis der Bevölkerung vorliegt, zum Beispiel bei der Verbreitung von Sonntagszeitungen. Die Verbreitung von Anzeigenblättern diene jedoch keinem besonderen Informationsbedürfnis, denn der „in recht geringem Umfang meinungsbildende Charakter des redaktionellen Teils" habe keinen Eigenwert, sondern sei nur ein Mittel, um zur Lektüre der Anzeigen zu veranlassen.

Bei dieser Sachlage müsse der Schutz der individuellen Pressefreiheit des Verlegers von Anzeigenblättern zurücktreten. Es genüge auch nicht, daß das Anzeigenblatt ist einem eng begrenzten Lebensbereich aktuelle Informationen vermittele; für eine Zeitung sei es nötig, daß auch über die anderen Lebensbereiche fortlaufend berichtet werde.

Nach Auffassung des Gerichts verliert das Verleger-Interesse an möglichst freier Entfaltung umso eher an Gewicht, als er mit der Verteilung seines Blattes „in erster Linie kommerzielle Interessen verfolgt."

VERSCHULDUNG / Für rund zwei Milliarden Dollar stehen deutsche Kredite bereit

Banken unterstützen den Baker-Plan

KAREN SÖHLER, Bonn

Die Spekulationen und Gerüchte in der Finanzszene haben jetzt ein Ende: Auf einem Treffen von 45 Vertretern deutscher Banken in Frankfurt wurde gestern vereinbart, daß auch die Kreditinstitute der Bundesrepublik die Initiative des US-Finanzministers Baker zur Linderung der Verschuldungskrise unterstützen werden. Damit haben sie sich erwartungsgemäß den Kollegen aus den USA, Großbritannien, Frankreich und Japan angeschlossen.

Bedingung ist allerdings, daß alle Beteiligten die ihnen zugewiesene Rolle spielen. Das heißt: Die internationalen Banken pumpen innerhalb der nächsten drei Jahre weitere 20 Mrd. Dollar (auf deutsche Banken entfallen rund sieben Prozent dieser Summe) in die am stärksten betroffenen Länder. Weltbank, der Internationale Währungsfonds (IWF) und andere multinationale Organisationen stellen den gleichen Betrag in diesem Zeitraum zur Verfügung. Die in Liquiditätsschwierigkeiten geratenen Länder verpflichten sich, mit dem IWF oder der Weltbank abgesprochene wirtschaftliche Programme einzuhalten und sich außerdem einer kontinuierlichen Kontrolle durch die Institute zu unterwerfen. Gewünscht wird auch eine Beteiligung der Regierungen der Industrieländer; sie sollen *vor allem die Exportfinanzierung* in diese Länder ausweiten, nicht etwa eindämmen. Diese Forderung fällt in Bonn jedoch auf wenig fruchtbaren Boden.

Setzte der sogenannte Baker-Plan sich jetzt durch, änderte sich jedoch nicht viel, heißt es in Bankenkreisen. Sie verweisen darauf, daß die Vergabe neuer Kredite den alten Spielregeln unterliegt. Hinzugekommen sei lediglich, daß nicht nur der IWF, sondern in Einzelfällen auch die Weltbank als Überwacher akzeptiert werden könnte. Eventuell verstärken die Geschäftsbanken die Kofinanzierung mit der Weltbank.

Die von Baker benannten 15 Länder – hauptsächlich lateinamerikanische – würden außerdem nur Anhaltspunkte bieten, keinen festen Rahmen. Beispielsweise ist Brasilien in nächster Zukunft wohl nicht auf neue Auslandskredite angewiesen. Peru brauchte zwar Geld, erkennt die *Forderungen der Gläubiger* aber nicht an und fällt deshalb aus dem Kreis der Begünstigten heraus.

Daß die deutschen Banken in den nächsten drei Jahren 1,5 bis zwei Milliarden Dollar an die hochverschuldeten Länder vergeben werden, sei auch nicht Ergebnis der Baker-Initiative. Diesen Betrag hätten sie in jedem Fall aufwenden müssen. Wirklich neu sei nur, daß eine Regierung, die amerikanische, eine Lösung der Verschuldungskrise als eigenes, politisches Anliegen erkennt.

GUINNESS/DISTILLERS

Größte britische Firmen-Fusion

fu. London

Mit der vereinbarten Verschmelzung des britisch-irischen Brauerei- und Einzelhandelskonzerns Guinness mit dem größten schottischen Whisky-Hersteller Distillers würde, sofern die Aktionäre zustimmen und die Kartellbehörde grünes Licht gibt, eine der größten Getränkegruppen der Welt entstehen. Das Guinness-Angebot an die Distillers-Aktionäre lautet über 604 Pence je Aktie. Damit wird Distillers auf 2,19 Mrd. Pfund (7,6 Mrd. DM) bewertet.

Dies ist das höchste Übernahmeangebot in der britischen Geschichte. Das bislang höchste liegt vom Mischkonzern Hanson Trust vor, der 1,9 Mrd. Pfund für die Übernahme des Zigaretten- und Brauereikonzerns Imperial Group bietet. Der Whisky-Hersteller Distillers Company, der so bekannte Marken wie Johnnie Walker, White Horse, Black & White oder Dewars produziert, wird gegenwärtig von der britischen Lebensmittelfilialgruppe Argyll (Presto-Supermärkte) mit einem Übernahmeangebot in Höhe von 1,85 Mrd. Pfund bedroht.

Guinness wird vom Distillers-Vorstand jetzt als rettender Engel gefeiert. Der weltbekannte Brauereikonzern („Guinness is good for you") hat bereits im August vergangenen Jahres den zweitgrößten schottischen Whisky-Hersteller Arthur Bell and Son (Bell's) für 364 Mill. DM übernommen. Distillers und Bell halten zusammen 36 Prozent am britischen Markt von Scotch Whisky und sogar 41 Prozent am Weltmarkt.

Deshalb bleibt auch abzuwarten, wie die Kartellbehörde reagiert. Wie die WELT aus Kreisen der britischen *Monopol-Kommission* erfahren hat, bestehen einerseits starke Bedenken gegen eine derart starke Marktstellung eines Guinness-Distillers-Konzerns. Andererseits ist die schottische Whisky-Industrie in einer schwachen Verfassung. Eine Verschmelzung, wie sie jetzt von dem in den letzten Jahren wieder erstarkten Guinness-Konzern angeboten wird, läge durchaus im Interesse der bedeutendsten Export-Industrie Schottlands.

Der britische Handelsminister, der das letzte Wort hat, könnte angesichts der ohnehin hohen Arbeitslosigkeit in Schottland verfügen, daß das Guinness-Angebot gar nicht erst an die Kartellbehörde verwiesen wird. Eine Entscheidung darüber wird in vierzehn Tagen erwartet.

NORWEGEN / *Der Rückgang des Ölpreises wird einstweilen gelassen betrachtet – Förderung bleibt hochrentabel*

Staat verliert Einnahmen von 650 Millionen Mark

GOTTFRIED MEHNER, Oslo

„Wir wünschen uns vor allem stabile Ölpreise; ob die nun auf einem hohen oder einem niedrigen Niveau angesiedelt sind, spielt gar nicht die ausschlaggebende Rolle." Auf diese Formel brachte der Vorstandsvorsitzende von Norsk Hydro, Torvild Aakvaag, die Interessenlage der norwegischen Ölproduzenten. Führe der jetzige Preispoker zu einer längeren Phase eines stark schwankenden Ölpreises, beeinträchtige dies aber direkt die Kalkulationssicherheit einiger Off-shore-Großprojekte. Da sich bislang die abrupten Ausschläge in Grenzen hielten, reagieren die Norweger einstweilen gelassen.

Daß in Stavanger und Umgebung einige Preiswettläufe nach unten abgewehrt werden können, zeigt ein Blick auf das Produktionskostenniveau: In den voll erschlossenen Off-shore-Feldern würde mittlerweile schon bei einem Ölpreis zwischen 5 und zehn Dollar je Faß kostendeckend gefördert werden, im ausgedehnten Ekofiskfeld bei noch niedrigeren Preisen. Nur die in der Startphase ihrer Ausbeutung stehenden Felder könnten durch Opec-Preispirouetten aus dem Kostenkonzept geworfen werden: Bei Faßpreisen unter 15 Dollar – das wäre das Niveau vom Frühjahr 1979 – gerieten sie in Schwierigkeiten.

Flankenschutz für ihre Kalkulationen erhalten die Norweger von einem jüngst publizierten Energiebericht. Der European Energy Outlook prognostiziert, daß der Ölpreis bei einem Ausgangsniveau 1985 von 27,6 Dollar 1987 bei 23,8 Dollar liegen werde und sich in den anschließenden 14 Jahren – wir schreiben dann das Jahr 2000 – auf 70 Dollar je Faß aufschwingen wird.

Einstweilen stellt sich Norwegen aber auf eine längere, von Ölpreis- und Dollarkursschwankungen charakterisierte Unsicherheitsphase ein. Die Strategie heißt Flexibilität. Denkbar ist, daß einige Projekte zeitlich gestreckt werden. So soll etwa der Bau der Plattform Gullfaks C, ein Billionen-Kronen-Unterfangen, vermutlich verschoben werden. Außerdem könnte Norwegen den Förderakzent stärker auf Gas verlagern. Als Jahrhundertprojekt schlummern in den Schubladen Pläne für den Bau einer Gaspipeline in die USA. Daneben gibt es Anzeichen für ein geplantes stärkeres Engagement in den nachgelagerten Bereichen Raffinerie und Distribution.

Man sollte den langen Atem der Norweger nicht unterschätzen: Allein die derzeit schon nachgewiesenen Reserven reichen für über 90 Jahre. Der „letzte Juwel auf der internationalen Energiekarte", die reichen Vorkommen in der Barentssee, sind darin noch nicht enthalten. Da der Nachbar Sowjetunion in der Nordsee-Off-shore-Förderung noch kein Know-how besitzt, könnte es zwischen beiden Ländern – natürlich unter Beachtung der Cocom-Richtlinien – *zu einem Technologieaustausch* kommen.

Nur bei einem Projekt scheint die Opec Norwegen einen Strich durch die Rechnung gemacht zu haben: Gerade um gegen die sich abzeichnende Phase größerer Ölpreisschwankungen gewappnet zu sein, wollten sie einen Pufferfonds einrichten, dessen Mittel, unabhängig von aktuellen Preistrends, die weiteren Erschließungsarbeiten verstetigen sollten. Dafür konnten jedoch nicht genug Mittel angesammelt werden.

Eigentlicher Leidtragender des Opec-Ölpreispokers ist der norwegische Staat, denn die Steuerzahlungen der Ölgesellschaften gehen mit halbjähriger Verzögerung zurück. Hier gilt die Faustformel: Mit jedem Dollar, um den sich der Ölpreis reduziert, entgehen dem norwegischen Fiskus zwei Milliarden Kronen (650 Mill. DM) an Einnahmen. Bei einer im Vergleich zum Vorjahr mit 63,2 Millionen Tonnen unveränderten Förderleistung stehen dem diesjährigen Budget deshalb nur noch 38 (46) Milliarden Kronen zur Verfügung. Dies ist mit ein Grund dafür, daß es zum ersten Mal seit neun Jahren wieder zu einem Haushaltsdefizit kommt. Die Bedeutung des Öls für Norwegen läßt sich an diesen Zahlen illustrieren: Obwohl nur 0,5 Prozent der Bevölkerung hier beschäftigt sind, erbringt der Sektor 20 Prozent des Bruttonationalprodukts, 38 Prozent des gesamten Exportwertes und 21 Prozent der staatlichen Steuereinnahmen.

BROADCAST '86 / Neue Fachmesse in Frankfurt

Bereits 70 Aussteller gemeldet

adh. Frankfurt

Auf Neuland wagt sich die Messe Frankfurt mit der Broadcast '86, jüngstes Kind der kreativen Frankfurter Messemacher. „Die Fachmesse für Medientechnik (vom 24. bis 28. Juni), die den Dialog zwischen öffentlich-rechtlichen Anstalten, Privatunternehmen, Herstellern und auch Politikern ermöglicht, ist eine Spezialplattform für den professionellen Anwender, wie er sie bislang in Zentral-Europa nirgendwo vorfindet", begründet Messe-Chef Horstmar Stauber den Schritt in die neue Richtung. Broadcast soll jeweils alle zwei Jahre im Wechsel mit Montreux stattfinden.

Die Zielrichtung: Nicht nur das Top-Management aus Rundfunk- und Fernsehanstalten soll auf die Messe gebracht werden, sondern alle mit konzeptionellen und operationellen Aufgaben befaßte Experten sollen „eine ...fachspezifisch ausgerichtete Bühne" finden; als Zentrum figuriert das von Ausstellern bestückte professionelle „Studio des Jahres 2000".

Bisher brachte diese Strategie bis rund fünf Wochen vor Anmeldeschluß gut 70 Aussteller auf die Bühne, davon etwa 40 aus der Bundesrepublik. Dabei ist der Bereich der „Software", der Programmanbieter also, noch recht unterentwickelt. Es erweist sich nach Einschätzung von Helmut Thoma, Programmdirektor bei der luxemburgischen RTL, aber gerade dieser Bereich mit seiner überstarken Abhängigkeit vom amerikanischen Programm-Markt als ein Schwachpunkt bei Entwicklung von weiteren Privatprogrammen. Thoma: „Eigenproduktionen sind für Private noch lange nicht tragbar."

Einig waren sich übrigens sowohl RTL-Thoma als auch Frank Müller-Römer (Technischer Direktor des Bayerischen Rundfunks), daß es nicht Satellit oder Kabel, sondern nur Satellit und Kabel heißen darf.

„Die Verkabelungspolitik der Post kann früher geweckte Hoffnungen nicht erfüllen", betonte Müller-Römer, der davon ausgeht, daß das Postkabel nie alle Haushalte in der Bundesrepublik erreichen wird. Die einzige Möglichkeit, auf dem flachen Land mehr Programme zu empfangen, böten direkt empfangbare Satelliten.

ISRAEL / Der Haushaltsvoranschlag sieht zum ersten Mal einen Überschuß vor

Schulden sollen abgebaut werden

EPHRAIM LAHAV, Jerusalem

Zum ersten Mal in der Geschichte des Staates wurde in Israel ein Haushaltsvoranschlag vorgelegt, der einen, wenn auch sehr geringen, Überschuß von umgerechnet 32 Millionen Mark aufweist. Finanzminister Itzhak Moda'i, der den Voranschlag am Montag der Knesset vorlegte, betonte, der Überschuß hänge vom Eingang der versprochenen und zum Teil schon überwiesenen Militär- und Wirtschaftshilfe der USA sowie der Sondernotstandshilfe ab.

Dem Etatentwurf liegt die Absicht zugrunde, die drückende Schuldenlast allmählich abzubauen. Der Schuldendienst im Haushaltsjahr, das am 1. April beginnt, wird 19,67 Mrd. DM verschlingen, fast 41 Prozent der gesamten Nettoausgaben von 48,25 Mrd. DM. Allein die Zinsen für die Schulden betragen mehr als die Hilfe, die Israel von den USA erhält.

Von den übrigen sechs Zehnteln der Ausgaben erhält die Verteidigung wieder den Löwenanteil mit 25,3 Prozent. Damit sind zwei Drittel der Gelder fest veranschlagt; dies erklärt die endlosen Debatten zwischen den Ministerien, die Prioritäten zwischen Unterricht, Wohnungsbau, Gesundheit und Sozialleistungen treffen müssen. Um den Haushaltsrahmen *nicht zu sprengen, wird die bisherige* Politik der Ausgabenkürzungen rigoros fortgesetzt. Dadurch kann die Arbeitslosigkeit weiterhin steigen.

Staatliche Subventionen werden um 40 Prozent herabgesetzt und werden in einigen Bereichen ganz gestrichen. Die staatlichen Zuschüsse für die Krankenkassen werden verringert, infolgedessen werden die Krankenkassen die Beiträge ihrer Mitglieder erhöhen; für Arztbesuche müssen die Patienten selbst zahlen.

Aus dem öffentlichen Sektor sollen weitere 14 300 Bedienstete entlassen werden, davon 4400 Lehrer und andere Angestellte des Schuldienstes. Die Einkommensteuerbelastung will der Fiskus durch Neuordnung der Progressionsstufen mildern, auf der anderen Seite aber seinen Zugriff auf einige bisher verschonte Gebiete ausdehnen. Den Zuschuß, den jede Mutter bei der Geburt eines Kindes von der Sozialversicherung bekommt, wird sie nun versteuern müssen, die Kinderbeihilfe für das erste Kind *wird abgeschafft, und die Altersrenten* werden ein wenig gekürzt. Für den Schulbesuch der Kinder werden Eltern einen Beitrag leisten müssen, die Schüleranzahl in den Klassen wird vergrößert und die Stundenzahl verringert.

Alles in allem handelt es sich um einen Sparhaushalt. Aber, so Modai in der Knesset: „In dem jetzt zu Ende gehenden Fiskaljahr haben wir ein Gesundungsprogramm verwirklicht ... Die Wirtschaft hat jetzt Aussicht, in eine neue Zeit einzutreten, in der wir uns von unserer Hände Arbeit ernähren können. ... Mit diesem Haushaltsvoranschlag können wir das Erreichte behalten und ausbauen." (SAD)

KONKURSE

Konkurs eröffnet: Aachen: Abofa Malerbetrieb GmbH; Nachl. d. Bernd Albrecht, Roetgen; **Ansbach:** Menodairy Käsefabrikation GmbH & Co. Betriebs KG; **Bochum:** Walter Kachholz GmbH; **Braunschweig:** Nachl. d. Olaf Karl Steinert; **Brilon:** euronolte Nolte GmbH & Co.; Nolte Verwaltungsges. mbH; Nolte Handelsges. mbH; **Cloppenburg:** Satorius, Verblender-Kamine Vertriebs-GmbH, Lastrup; **Dortmund:** Slezak-Schnering GmbH & Co. KG, Werne; Slezak-Schnering GmbH, Werne; **Essen:** Universal-Bau GmbH; **Frankfurt:** Nachl. d. Jaime Mora Casanova; **Hannover:** Nachl. d. Fritz Hößel, Steuerobersekretär a. D., Hemmingen; **Kleve:** Sportif Sportartikel Handelsges. mbH, Emmerich; **Münster:** oHG d. ProBau Baustoffhandelsges. mbH & Co.; **Pforzheim:** Werner Wenk GmbH & Co., Tiefenbronn; **Schwäbisch Hall:** Manz Bau GmbH, Künzelsau-Ohrenbach; **Soltau:** Nachl. d. Gerhard Josef Malotke, Munster; **Stuttgart:** Klaus Hesselbarth KG, Ehningen; Schäfer & Paulzen Yachtservice GmbH, Böblingen; **Waldshut-Tiengen:** Sübatex GmbH & Co. KG, Stühlingen; **Wolfratshausen:** Gerhard Negges, Kaufm., Rottach-Egern; **Wuppertal:** Rudolf Oberbekleidung oHG, Erkrath.

Vergleich beantragt: Düren: Reaktorwartungsdienst u. Apparatebau GmbH, Jülich; **Lübeck:** Lübecker merkur-Verlagsges. mbH & Co. Beteiligungskommanditgesellschaft.

FRANKREICH / Hohes Defizit im Deutschlandhandel

„Abwertung nicht nötig"

J. Sch. Paris

Die französischen Ausfuhren in die Bundesrepublik sind 1985 um 9,3 Prozent auf 130,50 Mrd. Franc (fob) gestiegen und erreichten damit 15 (14,7) Prozent der Gesamtausfuhr. Gleichzeitig nahmen die entsprechenden Importe um 8 Prozent auf 159,07 Mrd. Franc (cif) zu, was 16,5 (16,3) Prozent der Gesamteinfuhr entsprach. Die Bundesrepublik blieb damit der größte Handelspartner Frankreichs. Die 1983 verbuchten Anteile wurden allerdings nicht ganz erreicht.

Gleichwohl hat sich der französische Passivsaldo im Deutschlandhandel weiter auf 28,57 Mrd. Franc erhöht gegenüber 27,84 und 27,35 Mrd. Franc in den beiden Vorjahren. Allerdings verbesserte sich die Dekkung der Einfuhr durch die Ausfuhr auf 82 gegenüber 81 und 80 Prozent in den Jahren 1984 und 1983. Außenhandelsministerin Edith Cresson sieht darin eine Bestätigung der französischen Wettbewerbsfähigkeit auf dem deutschen Markt.

Die relativ starken französischen Einfuhren aus der Bundesrepublik erklärt Frau Cresson vor allem mit der Wiederbelebung der französischen Investitionstätigkeit. Frankreich sei sehr stark auf deutsche Maschinen angewiesen und müsse versuchen, seine eigene Maschinenindustrie auszubauen. Im übrigen komme es darauf an, auf dem deutschen Markt durch langfristiges Marketing, Qualitätssteigerungen, die genaue Einhaltung der Lieferfristen und einen besseren Verkaufs- wie Wartungsservice fester Fuß zu fassen.

Demgegenüber würden die Preise von untergeordneter Bedeutung sein, meinte Frau Cresson auf den Hinweis der WELT, daß sich insbesondere die französische Automobilindustrie darüber beklagt, wegen der Überbewertung des Franc gegenüber der D-Mark auf dem deutschen Markt kaum noch etwas zu verdienen. „Ich akzeptiere es nicht, daß der Franc deshalb gegenüber der D-Mark abgewertet wird."

DIE WELT
UNABHÄNGIGE TAGESZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

Herausgeber: Axel Springer †, Dr. Herbert Kremp
Chefredakteure: Peter Gillies und Manfred Schell
Stellvertretender Chefredakteur: Dr. Günter Zehm

Verlag: Axel Springer Verlag AG, 2000 Hamburg 36, Kaiser-Wilhelm-Straße 1.
Nachrichtentechnik: Harry Zander
Herstellung: Werner Koziak
Anzeigen: Hans Biehl
Vertrieb: Gerd Dieter Leilich
Verlagsleiter: Dr. Ernst-Dietrich Adler
Druck in 4300 Essen 18, Im Teelbruch 100; 2070 Ahrensburg, Kornkamp.

PRIVATES OMNIBUSGEWERBE / 5000 Firmen

Mehr Ausflüge und Kurzreisen

nl. Stutgart

Da das Jahr 1986 nach allgemeiner Erwartung ein sehr gutes Reisejahr werden dürfte, reißen sich die verschiedenen „Carrier" auch besonders stark um Kunden. Für die privaten Omnibusunternehmen sieht ihr Bundesverbandsvorsitzender Friedel Rau denn auch alle Möglichkeiten, am Reisemarkt entsprechend teilzuhaben. Man rechne hier mit zweistelligen Zuwachsraten. Die Reiseintensität werde im Bereich der Kurzurlaubsreise wie auch der Mehrfachreise zunehmen, wo der Marktanteil des Busses wesentlich höher liege als bei der Urlaubsreise.

Die Reiseintensität der Bundesbürger (über 14 Jahre) ist nach Branchenerhebungen in 1985 auf über 56 Prozent gestiegen und reicht damit an die Spitzenergebnisse der frühen achtziger Jahre heran. Mit Abstand am meisten genutztes Reisemittel bei der Haupturlaubsreise im vergangenen Jahr blieb der Pkw mit etwa 62 Prozent, gefolgt vom Flugzeug mit 15 Prozent (1,3 Punkte Zuwachs), der Bahn mit zehn Prozent (1,1 Prozent Rückgang) und an vierter Stelle dem Bus mit neun Prozent (0,7 Punkte Zuwachs). Vor 30 Jahren hatte der Bus noch einen Marktanteil von 17 Prozent an der Haupturlaubsreise. Zehn Jahre später machte der Bus-Anteil nur mehr noch zehn Prozent aus, seitdem bewegt er sich zwischen sieben und zehn Prozent. Rau ist zuversichtlich, daß der Bus demnächst die Bahn beim Marktanteil überholen werde.

In der Bundesrepublik gibt es etwa 5000 private Omnibusunternehmen, von denen sich freilich ein Großteil im öffentlichen Personennahverkehr betätigt. Rund 1500 Busunternehmen bieten eigene Urlaubsreiseprogramme an. Von ihnen wiederum setzen gut 700 Unternehmen klassifizierte Busse (mit dem Siegel der Gütegemeinschaft Buskomfort) ein. Die Zunahme im sogenannten Gelegenheitsverkehr (Tagesausflug, Kurzreise, Rundreise, Studienreise, Ferienzielreise und Charterverkehr), in dem sich 1984 rund 106 Mill. Bundesbürger des Busses bedienten, das ist eine Steigerung um 25 Prozent innerhalb von zehn Jahren, eröffne den Busunternehmen gute Chancen.

DYNAMIT NOBEL / Nochmals ein deutlicher Ertragsanstieg – Auch für 1986 sind hohe Investitionen geplant

Schöne Chemietochter für den Publikumskonzern

J. GEHLHOFF, Düsseldorf

Passend zum nahen Übergang des „industriellen Kernbereichs" im einstigen Flick-Familienkonzern an Publikumsaktionäre zeigt sich die von der Dynamit Nobel AG (DN), Troisdorf, geführte Chemiegruppe dieses „Kernbereichs" mit erstem Rückblick auf 1985 als ein nach mageren Jahren seit 1983 zu verläßlicher Ertragsstärke aufblühendes Gebilde. Vorstandsvorsitzender Ernst Grosch, der wie sein Feldmühle-Kollege Hartwig Geginat den derzeitigen „Notvorstand" der neuen Konzernholding „Feldmühle Nobel AG, Düsseldorf" komplettieren soll, prophezeit, daß die Deutsche Bank die Börseneinführung der „Feldmühle Nobel"-Aktie bis Mai geschafft haben wird.

Der Chef dieses (mit 140 Mill. DM Aktien- und 360 Mill. DM Eigenkapital ausgestatteten) Chemieteils deutet vage an, daß die bisher von der Deutschen Bank anvisierten 300 Mill. DM Aktienkapital der „Feldmühle Nobel AG" (die einen im Vergleich dazu sehr hohen 1985er Weltumsatz von 10 Mrd. DM repräsentiert) vielleicht auch etwas höher ausfallen könnten.

In der Ertragskraft habe die DN-Gruppe hinter der Feldmühle Papiergruppe (und weit vor der noch in einigen Umstrukturierungen stekkenden Buderus-Metallindustriegruppe) klar einen ansehnlichen zweiten Platz unter den drei Gruppen des neuen Publikumskonzerns. Auch 1986 werde das Ergebnis „aus heutiger Sicht bestimmt nicht schlechter als 1985".

Nur auf den ersten Blick kontrastieren solche selbstbewußten Töne mit dem im nochmals guten Chemiekonjunkturjahr 1985 bei mageren 2,3 (12,9) Prozent gelandeten Umsatzplus des DN-Inlandskonzerns, dem ein gleichfalls mäßiger Weltumsatz-Anstieg auf 3,7 (3,6) Mrd. DM entspricht. Unter anderem mit dem Ausmerzen von 70 Mill. DM Umsatz vorwiegend renditeschwacher Produktionen (Chemikalien-Sparte) habe man den Ertrag deutlich verbessert, betont Grosch vor allem mit zwei Hinweisen auf die noch nicht fertige Bilanz:

An die Obergesellschaft werde ein Bruttogewinn von 35 (30) Mill. DM abgeführt, was netto einer Dividende von 14 (12) Prozent plus Körperschaftsteuergutschrift entspreche. Der „noch nicht exakt gerechnete" Cash-flow, 1984 besonders stark um 39 Prozent auf 208 Mill. DM erhöht, reiche dank weiterem Anstieg zur kompletten Innenfinanzierung der besonders auch für Kapazitätserweiterungen um zwei Drittel auf 250 Mill. DM gesteigerten Gesamtinvestitionen. Eine abermals so hohe „und selbstfinanzierte" Investitionsintensität soll 1986 folgen.

Getrübt wurde der Ertragserfolg solchen Expanisonskurses 1985 vor allem durch zwei Schwachstellen. Erstens fiel der Preis für den einzigen selbst erzeugten Kunststoff PVC (70 000 Jahrestonnen mit 10 000 t Eigenverarbeitung im Pachtbetrieb des Wacker-Chemie-Werkes Merkenich bei Köln) nach Vorjahreserholung wieder um 20 Pfennig je Kilo unter die Selbstkosten und brachte auch die DN mit zweistelligem Millionenbetrag in das neue Verlustschicksal aller europäischen PVC-Produzenten zurück.

Zweitens erlebte der jahrelang stürmisch gewachsene Silizium-Bereich der Gruppe 1985 erstmals einen bislang anhaltenden Nachfrageeinbruch der Halbleiter-Industrie. Da jedoch erwartet der Vorstand ab zweiter Hälfte 1986 die Rückkehr zum gewohnten Wachstumskurs. Neben dem Kapazitätsausbau der großen italienischen Silizium-Tochter (100 Mill. DM Investitionen) wird ab April der erste eigene Silizium-Wafer-Betrieb in den USA produktionsreif.

Auch jenseits des Silizium-Geschäfts hat die DN-Gruppe ihre Auslandspositionen 1985 weiter gestärkt. Bei der Kunststoffverarbeitungstochter in Barcelona (50 Mill. DM Umsatz) wurde die Beteiligung auf 100 (50) Prozent aufgestockt. In Indien wurde DN 26-Prozent-Partner beim 50 Mill. DM teuren Bau einer (staatlichen) Zünderfabrik für die wachsende Steinkohlenförderung des Landes.

Dynamit Nobel *)	1985	±%
Umsatz (Mill.DM)	3 213	+ 2,3
dav. Chemikalien	1 630	- 1,1
Kunststoffverarbeit.	900	+ 3,5
Sprengmittel	683	+ 9,7
Exportquote (%)	47	(48,3)
Beschäftigte (31.12.)	13 869	1,9
Gesamtinvestitionen	250	+ 66,0

*) Inlandskonzern

COMMERZBANK

Dividende auf acht Mark erhöht

cd. Frankfurt

Die Commerzbank hat gestern mit der Ankündigung einer Dividendenerhöhung von 6 auf 8 DM die optimistischen Dividendenspekulationen an der Börse bestätigt, aber zugleich auch die Börsianer erschreckt: mit der Absicht, das Kapital um 150 Mill. DM im Verhältnis 15:2 zum Kurs von 300 Mark aufzustocken. Bei einem Börsenkurs der Commerzbank-Aktie, der vorgestern bei 368,50 und gestern bei 344 DM lag, wird der Emissionskurs für sehr hoch gehalten. Durch die Kapitalerhöhung fließen der Bank 900 Mill. DM neue Eigenmittel zu, die das gesamte haftende Kapital einschließlich des Genußrechtskapitals auf 4,177 Mrd. DM steigen lassen. Die neuen, für das Geschäftsjahr 1986 voll dividendenberechtigten Aktien werden den Aktionären und im gleichen Verhältnis auch den Inhabern der Optionsscheine von 1978, 1983 und 1984 vom 3. bis zum 17. Februar zum Bezug angeboten. Auf der Basis des gestrigen Börsenkurses der Commerzbank-Aktie errechnet sich ein Bezugsrechtswert von knapp 4,25 DM.

Zugleich mit der Ankündigung der Dividenden- und Kapitalerhöhung gab die Bank gestern vorläufige Abschlußzahlen bekannt. Das Betriebsergebnis (einschließlich Eigenhandelsgewinnen, aber vor Risikovorsorgemaßnahmen und Steuern) stieg um 38 Prozent auf über 1 Mrd. DM; auch im Konzern war eine ähnlich gute Entwicklung zu verzeichnen. Die Bilanzsumme wuchs um rund 10 Mrd. DM auf mehr als 82 Mrd. DM. Die Konzernrücklagen sollen stärker als 1985 dotiert werden.

UNTERNEHMEN UND BRANCHEN

Zusammenarbeit mit CRA

Melbourne (dpa/VWD) – Die Partnerschaft zwischen der Klöckner-Werke AG, Duisburg, und dem größten australischen Rohstoffkonzern CRA Ltd., Melbourne, soll weiter ausgebaut werden. Die CRA, die aus der von beiden Unternehmen gleichberechtigt geführten Klöckner CRA Technologie GmbH, Duisburg, bereits für 25 Mill. DM Rechte über 25 Prozent des angesammelten technischen Wissens erworben hat, will weitere 25 Prozent des Know how übernehmen. Eine in Melbourne getroffene Vereinbarung über den Technologietransfer wird dem Duisburger Stahlkonzern nach Meinung von Fachleuten voraussichtlich 40 Mill. DM einbringen. CRA-Chef Roderick Howard Carnegi erklärte, daß die Australier nicht beabsichtigten, die Klöckner-Werke zu übernehmen.

Landeshilfe erbeten

Hamburg (DW.) – Die Harmstorf AG, Flensburg/Hamburg, hat ein Unternehmenskonzept zur strukturellen Anpassung an die veränderte Marktsituation in Schiffahrt und Schiffbau erarbeitet und der Landesregierung in Kiel vorgelegt. Diese habe sich unter bestimmten Voraussetzungen zur Unterstützung des Konzepts bereit erklärt, heißt es in einer Mitteilung der Werftengruppe. Die Gespräche sollen in Kürze abgeschlossen werden. Das Konzept umfaßt eine weitere Spezialisierung im Schiffbau und die Diversifikation in schiffbaufremden Bereichen vor.

Stöhr legt wieder zu

Düsseldorf (Py.) – Die Aktionäre der Stöhr & Co. AG, Mönchengladbach, können für 1985 mit einer Dividende von 7 (6) DM je 50-DM-Aktie sowie einem „bescheidenen Bonus" rechnen. Nach Mitteilung des Vorstands erhöhte sich der Umsatz um 24 Prozent auf rund 247 Mill. DM, der Exportanteil wuchs von 49 auf 53 Prozent. Der derzeitige Auftragsbestand sichert eine dreischichtige Beschäftigung bis zum Sommer.

BHF-Bank stockt das Kapital auf

cd. Frankfurt

Die BHF-Bank erhöht ihr Kapital um 21,3 Mill. DM auf 197,4 Mill. DM im Verhältnis zehn zu eins zum Kurs von 375 DM, woraus sich beim gestrigen Börsenkurs von 550 DM ein Bezugsrechtswert von rund 15 DM errechnet. Die jungen Aktien mit voller Dividendenberechtigung für 1986 werden den Aktionären und im gleichen Verhältnis auch den Inhabern von Optionsscheinen vom 5. bis zum 19. Februar zum Bezug angeboten. Der nicht für das Bezugsgeschäft benötigte Kapitalerhöhungsbetrag von 300 000 DM dient der Ausgabe von Belegschaftsaktien.

Mit der Kapitalerhöhung, die der BHF-Bank rund 350 Mill. DM in die Kasse bringt, sollen die offenen Eigenmittel dem weiter gestiegenen Geschäftsumfang angepaßt werden, nachdem sich die Bilanzsumme 1985 abermals um etwa zehn Prozent auf nahezu 13 Mrd. DM erhöht hat. Das '85er Geschäftsergebnis liege deutlich über dem des Vorjahres, teilt die Bank weiter mit.

DAIMLER-BENZ / Dokumentation über die Zeit des Nationalsozialismus vorgelegt

Ein dunkles Kapitel aufgeblättert

WERNER NEITZEL, Stuttgart

Leider längst noch nicht selbstverständlich, sondern eher die Ausnahme ist in der deutschen Wirtschaft das Bemühen um die Aufarbeitung und Bewältigung des düstersten Geschichtskapitels. Nur allzu oft ist die Neigung spürbar, zu verdrängen und unternehmensinterne und -externe Vorgänge der NS-Zeit zwischen 1933 und 1945 am liebsten unter den Tisch fallen zu lassen. Für die Stuttgarter Daimler-Benz AG war der mit diesem Hause eng verknüpfte hundertste Geburtstag des Automobils Anlaß genug, im Rahmen einer großangelegten Jubliäumspublikation auch eine Dokumentation über jene schwierigen Jahre erarbeiten zu lassen.

Fazit dieser von der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte e. V., Köln, angefertigten Untersuchung: „Auch wenn die Unternehmensführung in der Öffentlichkeit die Richtlinien der nationalsozialistischen Betriebsführung vertrat, so stand intern nach den großen Schwierigkeiten der zwanziger Jahre die Unternehmenssicherung im Vordergrund. Dazu arrangierte man sich mit dem nationalsozialistischen Regime, förderte es aber nicht über das Unumgängliche hinaus. Kontakte wurden wahrscheinlich in erster Linie genutzt, um nationalsozialistische Einflüsse auf die Daimler-Benz AG zu steuern und möglichst gering zu halten."

Dargestellt wird, daß auch Daimler-Benz – 1933 mit einem Marktanteil von elf Prozent drittgrößtes deutsches Automobilunternehmen nach Opel und Auto-Union – zunächst von der allgemeinen Aufrüstung und dem staatlich geförderten Aufschwung der Autoindustrie profitierte. War man anfangs noch weitgehend unabhängig in der Wahl der Produktionsprogramme, so schlugen später Rohstoffbewirtschaftung und Rüstungsproduktion mehr und mehr durch.

Aufgrund einer noch in Arbeit befindlichen Anschlußuntersuchung des Instituts will man bei Daimler-Benz prüfen, ob und inwieweit Entschädigungszahlungen an ehemalige Zwangsarbeiter zu leisten sind.

In der von den beiden Journalisten Max Kruk und Gerold Lingnau verfaßten Unternehmenschronik heißt es unter dem Kapitel „Die Zukunft im Visier", bei Daimler-Benz wisse man sehr wohl, welche Klippen es selbstkritisch zu umfahren gelte.

Man wolle eine Nobelmarke sein, aber nicht so genannt werden; man wolle Erfolg haben, aber sich nicht damit brüsten; man wolle geschätzt werden, aber sich nicht anbiedern. Ernst und Sachlichkeit bestimmten vielleicht ein wenig zu sehr das Image des Unternehmens. Und weiter: „Die Unternehmenspolitik bestimmt mit jedem ihrer Schritte das Erscheinungsbild, und sie muß umgekehrt auf das Image des Sterns Rücksicht nehmen."

NAMEN

Karl-Heinz Deinhardt (54), zuletzt Geschäftsführer im Großversandhaus Schoepflin GmbH, Lörrach, ist am 2. Januar 1986 in die Geschäftsführung des Großversandhauses Friedrich Baur GmbH, Burgkunstadt, eingetreten.

Wolfgang Hainer, bisher beim Industrieverband Körperpflege und Waschmittel, Frankfurt, für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zuständig, wechselte Anfang Januar zum Markenverband e. V., Wiesbaden.

Verkaufsdruck bei den Aktien

In vielen Standardwerten zweistellige Einbußen

DW. – Trotz des kräftigen Rückschlages bei vielen Standardwerten blieb die Stimmung auch am Dienstag auf dem Aktienmarkt zuversichtlich. Die Mehrzahl der Börsianer halten die eingetretenen Kursrückgänge für den Beginn einer Konsolidierung und noch nicht für die Tendenzwende. Ein großer Teil der Verkaufsaufträge dürfte vom Berufshandel stammen, der sich reichlich eingedeckt hatte und jetzt Entlastung suchen muß. Da die Kauforders aus dem Ausland nur recht spärlich eintrafen, war dies erst auf ermäßigter Basis möglich.

Unverkennbar ist eine wachsende Nervosität. Sie drückte sich beispielsweise bei Daimler in Abschlägen bis zu 60 DM je Aktie aus. Ein Teil der Erwerber von Daimler-Aktien aus Flick-Besitz scheint sich jetzt von den Papieren zu lösen. Eine weitere Belastung des Marktes stellen zumindest stimmungsmäßig die angekündigten Kapitalerhöhungen zu hohen Emissionskursen dar. Sie werden dem Markt in den nächsten Wochen einige Milliarden DM entziehen. Bei Bayer ist dem Vernehmen nach die Zeichnungsbereitschaft bemerkenswert gut. Deutliche Verluste in den Papieren des Chemiemarktes, wo Schering etwa 16 DM und Beiersdorf ähnlich viel einbüßten. Gewinnmitnahmen auch im Warenhausbereich, besonders bei Karstadt. Bemerkenswert widerstandsfähig erneut HEW, wo man sich offensichtlich Hoffnungen auf eine höhere Ausschüttung macht.

Frankfurt: Cassella setzten ihren Kursanstieg um 62 DM fort. Deckel AG gewannen 9,50 DM und Reichelbräu 18 DM. Riedel de Haen lagen um 61 DM leichter. Rheinelektra wurden um 40 DM zurückgenommen.

Düsseldorf: Balcke Dürr erhöhten um 5 DM und Nino um 2 DM. Nachgegeben haben Concordia Chemie um 12 DM und Dahlbusch VA und Gildemeister um je 5 DM. Kabelmetal verloren 8 DM.

Hamburg: Beiersdorf mußten um 12 DM zurückgenommen werden. Um jeweils 4 DM schwächten sich Phoenix Gummi und Bremer Vulkan ab. HEW lagen um 3 DM fester. Hapag Lloyd verminderten um 1,50 DM.

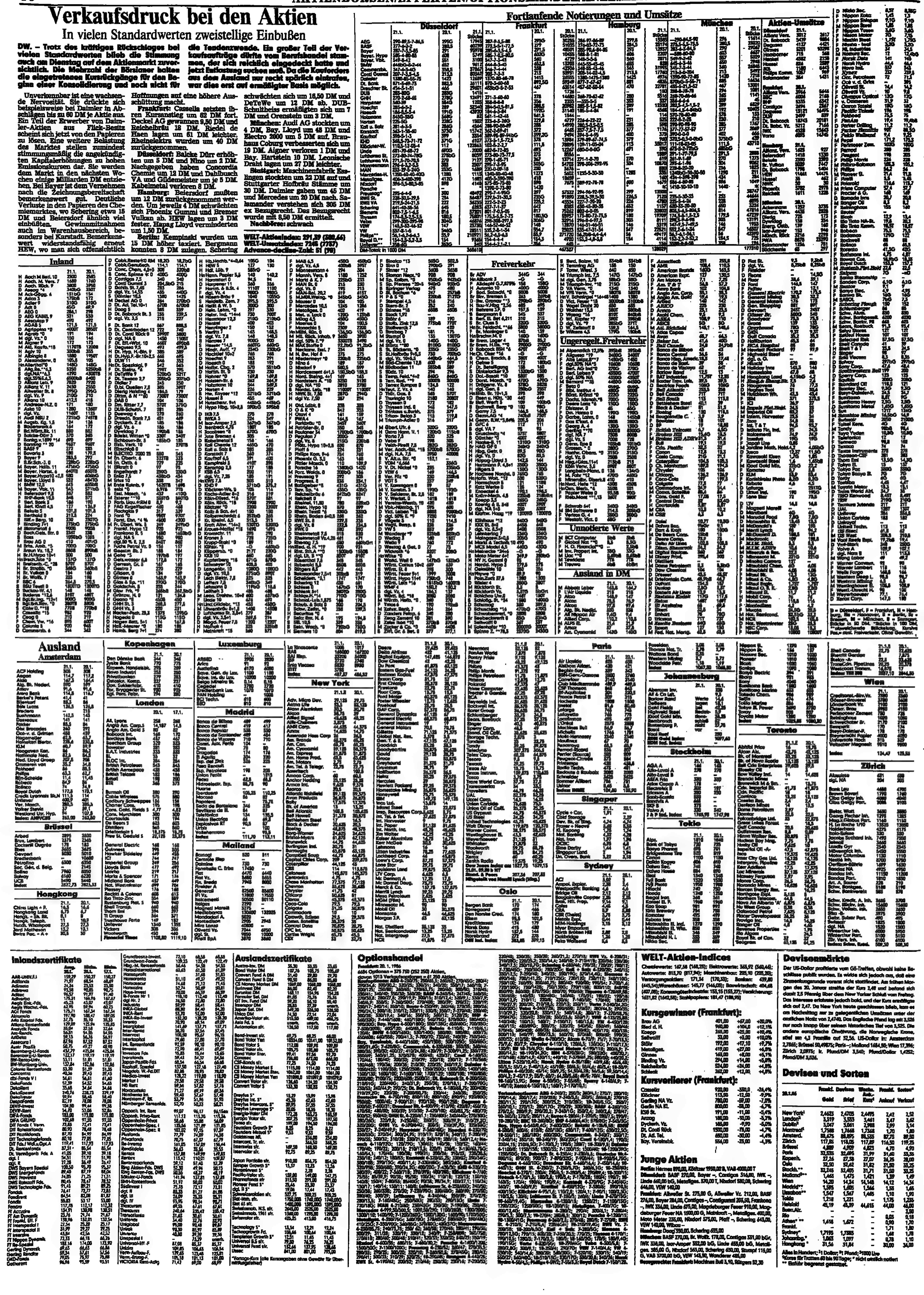
Berlin: Kempinski wurden um 15 DM höher taxiert. Bergmann konnten 8 DM zulegen. Schering schwächten sich um 16,50 DM und DeTeWe um 12 DM ab. DUB-Schultheiss ermäßigten sich um 7 DM und Orenstein um 3 DM.

München: Audi AG stockten um 4 DM, Bay. Lloyd um 48 DM und Electro 2000 um 5 DM auf. Brauhaus Coburg verbesserten sich um 19 DM. Aigner verloren 1 DM und Bay. Hartstein 10 DM. Leonische Draht lagen um 27 DM leichter.

Stuttgart: Maschinenfabrik Esslingen stockten um 22 DM auf und Stuttgarter Hofbräu Stämme um 30 DM. Daimler gaben um 45 DM und Mercedes um 20 DM nach. Salamander verstehen sich 305 DM ex Bezugsrecht. Das Bezugsrecht wurde mit 8,50 DM ermittelt.

Nachbörse: schwach

WELT-Aktienindex: 291,39 (300,66)
WELT-Umsatzindex: 7265 (7767)
Advance-decline-Zahl: 51 (98)



Fortlaufende Notierungen und Umsätze

Düsseldorf · Frankfurt · Hamburg · München · Aktien-Umsätze

Inland

Freiverkehr

Ungeregelt. Freiverkehr

Unnotierte Werte

Ausland in DM

Ausland

Amsterdam

Brüssel

Hongkong

Kopenhagen

London

Luxemburg

Madrid

Mailand

New York

Paris

Johannesburg

Stockholm

Singapur

Tokio

Sydney

Oslo

Wien

Toronto

Zürich

Inlandszertifikate

Auslandszertifikate

Optionshandel

WELT-Aktien-Indices

Kursgewinner (Frankfurt):

Kursverlierer (Frankfurt):

Junge Aktien

Devisenmärkte

Devisen und Sorten

'Das ist das Beste, was ich an Vierrad-Serien-Automobilen jemals gefahren habe.'

(Rauno Aaltonen)



BMW 325iX mit permanentem Allradsystem: Konsequenter konstruiert, sicherer gebaut, besser beherrschbar.

Allrad ist nicht gleich Allrad. Die Unterschiede kann man im wahrsten Sinne des Wortes erfahren, wie es auch Rauno Aaltonen getan hat.

So gibt es z.B. neben den zuschaltbaren – manuell und automatisch – auch permanent arbeitende Systeme. Es gibt Systeme mit zuschaltbaren und automatisch arbeitenden Sperren, Systeme mit stets funktionsfähigem Anti-Blockier-System wie auch solche, die beim Zuschalten der Sperren das ABS aus konstruktiven Gründen außer Funktion setzen müssen.

BMW hat den Allrad-Antrieb zu Ende gedacht und bietet ein System an, das selbst in extremen Situationen bestmögliches Fahrverhalten und maximale Fahrsicherheit miteinander verbindet.

BMW Allradtechnik: Ein perfektes Gesamtsystem ohne »Entweder-oder-Kompromisse«.

Es gibt kein Automobil, das alles kann. Bestmögliches Fahrverhalten läßt sich nur erreichen, wenn das Fahrzeug konsequent, in allen Details und bei jeder Geschwindigkeit auf eine bestimmte Antriebsart ausgelegt ist. Oder anders: Achskinematik, Lenkverhalten und damit Fahrsicherheit sind eben nur *dann optimal, wenn die gesamte Fahrwerkskonstruktion* auf die Bedingungen von entweder Zweirad- oder aber Vierrad-Antrieb *abgestimmt ist. Nur dann kann das Automobil* immer gleichbleibend und eindeutig reagieren. Ein wahlweiser Allrad-Antrieb – ob *nun manuell oder automatisch geschaltet* – wird deshalb immer ein Kompromiß sein, egal, wie aufwendig er arbeitet.

BMW 325iX: Ein beispielhaftes Triebwerks-Fahrwerks-System, wie Sie es so nirgendwo anders kaufen können.

Der 325iX bietet die Dynamik von 171 PS (126 kW), Reihen-6-Zylinder-Laufkultur, eine asymmetrische Antriebsmomentenverteilung (37% der Antriebskraft für die Vorderräder, 63% für die Hinterräder), 2 Viscosperren und ein unter allen Bedingungen voll funktionsfähiges Anti-Blockier-System.

Durch die asymmetrischen Momente können die Vorderräder im Vergleich zu anderen Allrad-Konzeptionen erheblich größere Seitenführungskräfte aufnehmen.

Das garantiert das bei BMW gewohnte neutrale, sehr sichere Fahrverhalten und die jederzeit leichte Beherrschbarkeit bis in den *Grenzbereich.*

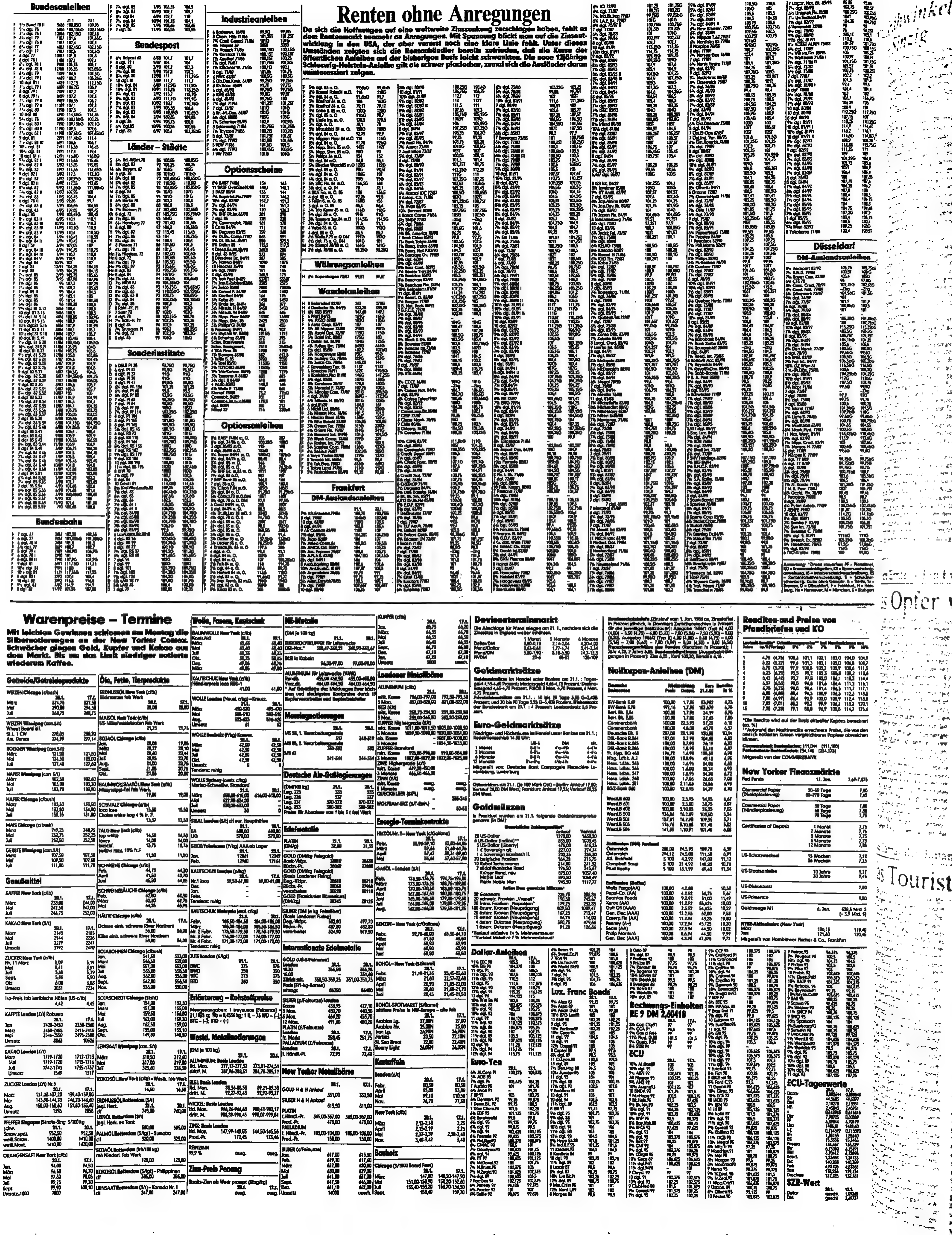
Die Viscosperren verhindern automatisch das Durchdrehen der Räder, das manuelle *Zuschalten von Sperren – von herkömmlichen* Vierrad-Antrieben her bekannt – entfällt. Dadurch wird der Fahrer gerade in *Situationen, in denen es um schnelles Erkennen* und Handeln geht, spürbar entlastet.

Resümee: »Die Beherrschbarkeit des BMW 325iX im Grenzbereich ist ... unvergleichlich gut.« So wieder Rallye-As Rauno Aaltonen.

Stellen Sie doch mal fest, wie recht er hat – machen Sie eine Probefahrt bei Ihrem BMW Händler.



BMW – aus Freude am Fahren



Renten ohne Anregungen

Da sich die Hoffnungen auf eine weltweite Zinssenkung zerschlagen haben, fehlt es dem Rentenmarkt nunmehr an Anregungen. Mit Spannung blickt man auf die Zinsentwicklung in den USA, der aber vorerst noch eine klare Linie fehlt. Unter diesen Umständen zeigten sich die Rentenhändler bereits zufrieden, daß die Kurse der öffentlichen Anleihen auf der bisherigen Basis leicht schwankten. Die neue 12jährige Schleswig-Holstein-Anleihe gilt als schwer placierbar, zumal sich die Ausländer daran uninteressiert zeigen.

Bundesanleihen

Bundespost

Länder – Städte

Sonderinstitute

Bundesbahn

Industrieanleihen

Optionsscheine

Optionsanleihen

Währungsanleihen

Wandelanleihen

Frankfurt – DM-Auslandsanleihen

5¾ dgl. 83 o. O.	99,6bG	99,6bG
5½ Komal Point84 m.O.	118	118G
5¼ dgl. 84 o. O.	91,6bG	91,7
5¾ Kaufhof 84 m. O.	158	162G
5¾ Kaufhof 84 o. O.	79,1T	79,1T
3½ Kobe S. 85 m. O.	120G	120G
3½ dgl. 85 o. O	91bG	90,7
3¾ Linde Int. m. O.	178,5	178,5
3¾ dgl. o. O.	78,1	78
3½ Mitsubishi 84 m. O.	158G	160G
3½ dgl. 84 o. O.	92,75	92,9
3½ Nippon Flour 84 m.O	116	116G
3½ dgl. 84 o. O.	91,75	92bG
3½ Nipp. Shin. 85 m.O.	142T	142T
3¼ Nipp. Shin. 85 o.O.	90G	90
3½ Philips 84 m.O.	134	132

8¾ dgl. 80/90	105,25G	105,4G
10 dgl. 81/91	106,75G	106,75
10¾ dgl. 81/89	112,1	112
9¾ dgl. 82/92	112	112T
9¾ dgl. 82/92 II	111,5	111
8¾ dgl. 82/92	107,65	107,3
7¾ dgl. 83/91	105,15G	105,15G
8½ dgl. 83/93	108,9T	109G
7¾ dgl. 84/94	106	105,95G
8 dgl. 84/94	107,25G	107,25G
7¾ dgl. 85/97	106,35	106,2G
6½ dgl. 85/95	99,25	99,25
7¾ Audi Fin. 84/94	103,75	103,25
7¾ Asmar 73/88	101bG	100,5G
7 Australien 72/87	103T	102T
5¾ dgl. 77/87	100,05	100,15

6½ dgl. 73/88	103,25G	103,25
5½ dgl. 78/88	99,55	99,75T
6½ dgl. 79/89	102	102T
10¾ dgl. 81/91	111,6	111,25G
9 dgl. 82/92	108,5T	109
8¾ dgl. 82/90	105,6	105,7T
7¾ dgl. 83/91	107,35	107,5T
7½ dgl. 83/90	106,5G	106,5G
7¾ dgl. 84/94	104,55G	104,5G
7¾ dgl. 84/92	107T	107,5G
6¾ dgl. 85/97	98,2	97,9
7 Europarat 73/88	101	100,75G
6¾ dgl. 77/87	100,25T	100,25G
6¾ dgl. 78/88	100,1	100,1G
6¾ dgl. 78/88 II	100,6bG	100,5
6¾ dgl. 78/88 III	100,5G	100,5

Düsseldorf – DM-Auslandsanleihen

Warenpreise – Termine

Mit leichten Gewinnen schlossen am Montag die Silbernotierungen an der New Yorker Comex. Schwächer gingen Gold, Kupfer und Kakao aus dem Markt. Bis um das Limit niedriger notierte wiederum Kaffee.

Getreide/Getreideprodukte

WEIZEN Chicago (c/bush)

	20.1.	17.1.
März	324,75	327,50
Mai	290,00	294,50
Juli	268,75	268,75

WEIZEN Winnipeg (can.$/t)
Wheat Board cif.

St.L. 1 CW	278,05	280,20
Am. Durum	274,99	277,14

Öle, Fette, Tierprodukte

ERDNUSSÖL New York (c/lb)
Südstaaten fob Werk

	20.1.	17.1.
	28,00	28,00

MAISÖL New York (c/lb)
US-Mittelweststaaten fob Werk

	21,75	21,75

SOJAÖL Chicago (c/lb)

Genußmittel

Wolle, Fasern, Kautschuk

NE-Metalle

Londoner Metallbörse

Messingnotierungen

Deutsche Alu-Gußlegierungen

Edelmetalle

Internationale Edelmetalle

Erläuterung – Rohstoffpreise

Westd. Metallnotierungen

New Yorker Metallbörse

Zinn-Preis Penang

Energie-Terminkontrakte

Kartoffeln

Bauholz

Devisenterminmarkt

Geldmarktsätze

Euro-Geldmarktsätze

Goldmünzen

Nullkupon-Anleihen (DM)

Renditen und Preise von Pfandbriefen und KO

New Yorker Finanzmärkte

Dollar-Anleihen

Lux. Franc Bonds

Rechnungs-Einheiten

RE 9 DM 2,60418

ECU

Euro-Yen

ECU-Tageswerte

SZR-Wert

Krähwinkel in Sinzig

Bth. – Ein Festival muß umziehen. Die „XI. Internationale Studienwoche für Neue Geistliche Musik", besser und kürzer bekannt als „Sinziger Orgelwoche", wird in diesem Frühjahr nicht mehr in Sinzig, sondern in Bonn stattfinden, in der Kreuzkirche.

Der WDR wird seinen 28 vollen Katalogseiten mit Aufnahmen von diesem Festival noch ein paar anhängen können. Kontinuität bleibt gewahrt, die neue Orgel ist auch nicht schlecht, die eingeladenen Künstler brauchen nicht ausgeladen zu werden, nur auf den grimmigen Charme der Kleinstadt wird man verzichten müssen. Allerdings nicht restlos, denn *einen* Abend wird es weiterhin in Sinzig geben, ohne Orgel jedoch, ein Chorkonzert im Zehnthof.

Aber es bleibt dabei, daß der Initiator und der Spiritus rector dieses Orgelfestes, nämlich Peter Bares, nicht mehr an seine Orgel darf, die in der Katholischen Kirche von Sinzig steht. Es ist genug darüber geredet worden: Irgendwann mochte der Pfarrer die Kunst (oder den Künstler) nicht mehr und ließ die Kündigung schreiben.

Die Sache ging vors Gericht, und da gehen solche Sachen lange. Zwar ist die fristlose Kündigung für unwirksam erklärt, aber deswegen braucht der Pastor den Organisten ja noch längst nicht wieder an die Orgel zu lassen (auch wenn der aus eigener Tasche 70 000 Mark in das Instrument hineingesteckt hat). Auf diskrete Weise schaltete sich das rheinland-pfälzische Kultusministerium ein, das stets Zuschüsse für das Festival gegeben hatte, der WDR winkte mit Vernunftsgründen, man appellierte an den Bischof in Trier: alles vergebens. Der Sinziger Gottesmann bleibt stur.

Es ist erstaunlich, was so ein Kleinstadtpfarrer zustandebringt, oder eher: verhindern kann. Denn für die Orgelwoche hat man sich weithin in Deutschland wie im Ausland interessiert. Und da Musiker berufsmäßig ein gutes Gedächtnis haben, wird niemand Gras über den Sinziger Skandal wachsen lassen. Aber warum soll Sinzig nicht recht sein, was einst Krähwinkel billig war?

Allerhand kuriose und belehrende Bilder – Das „Pfennig-Magazin" als Reprint

Per Eisenbahn nach England

Die *„Melancholie" schaut* wirklich trübsinnig drein. Denn es war gewiß kein begnadeter Künstler, der Dürers Kupferstich 1838 für das „Pfennig-Magazin" in Holz schnitt. *Aber das Publikum dieser damals* populären Zeitschrift störte sich nicht daran. Im Gegenteil. Endlich hatte man eine Möglichkeit, die Welt im Bild zu erfahren. Denn das „Pfennig-Magazin", 1833 gegründet, war die erste Illustrierte in Deutschland. „Die Gartenlaube" und die Leipziger „Illustrirte Zeitung" entstanden erst zwei Jahrzehnte später – und machten dem „Pfennig-Magazin" bald den Garaus.

Mit der Kunst darf man es im „Pfennig-Magazin" allerdings nicht so genau nehmen. Gericaults „Floß der Medusa" scheint der Xylograph nicht einmal in einer schlechten Reproduktion gekannt zu haben, denn da stimmt so gut wie nichts mehr mit dem Original überein. Aber die Abbildung war auch eher eine Beigabe, um die Geschichte dieses schrecklichen Schiffbruchs, der fast ein Vierteljahrhundert zurücklag, noch einmal erzählen zu können.

Solchen Stoffen war das „Pfennig-Magazin" nie abgeneigt. Es liebte die drastischen Geschichten von Mord und Räuberei, die dramatischen Ereignisse aus der Geschichte oder aus fremden Weltgegenden, besonders, wenn sie zu bebildern waren. So verzichtete man bei einem Beitrag über den Luftballon natürlich nicht auf Holzstiche von „Sadlers Todeskampf auf dem irischen Canale" oder dem „Tod der Mad. Blanchard in Paris". Denn diese Zeitschrift, auch darin ein direkter Vorgänger unserer Illustrierten, hatte zwar hohe moralische Grundsätze, fand jedoch, daß sie am schlechten Beispiel am besten zu exemplifizieren seien.

Der Hauptzweck des „Pfennig-Magazins" war aber, die Leser zu belehren. Man präsentierte Merkwürdiges, Seltsames, Bemerkenswertes und Edles, um Neugier, Schaulust und Wissensdurst zu befriedigen. Das läßt sich jetzt in dem zehnbändigen Nachdruck der Jahrgänge 1833 bis 1842, die der Nördlinger Greno-Verlag herausgebracht hat, nachprüfen.

„Das Pfennig-Magazin der Gesellschaft zur Verbreitung gemeinnütziger Kenntnisse" erschien am 4. Mai *1833 zum ersten Mal. Es umfaßte* jeweils acht Quartseiten und enthielt anfangs vier bis sechs Holzstiche, später, 1841, nur noch zwei. Die Idee kam aus Amerika. Dort hatte Charles *Knight 1832* mit dem „Penny-Magazine" die erste Zeitschrift mit Holzstichillustrationen herausgegeben. Der Erfolg rief sofort die Nachahmer auf den Plan. 1833 etablierte *Martin Bossange in Paris das „Magasin* pittoresque" und in Leipzig das „Pfennig-Magazin". Die nicht leicht zu beschaffenden Illustrationen tauschte man untereinander aus, wobei die deutsche Ausgabe vorwiegend nur Abnehmer war, was bald zur Kritik der Leser am Vorherrschen englischer und französischer Themen führte. Also versprach der Verlag, „dieser Zeitschrift immer mehr einen nationalen Charakter zu geben."

Zuerst fungierte Johann Jakob Weber, der Geschäftsführer von Bossange Père in Leipzig, als Herausgeber, Verlagsleiter, Chefredakteur und war – *wie er später bekannte – „nicht* blos Redacteur desselben, sondern vom Anfange an Verfasser der meisten Aufsätze". Die „Gesellschaft zur Verbreitung gemeinnütziger Kenntnisse" existierte also nur als verkaufsfördernde Fiktion.

Weber, der die „Illustration als Hebel der Volksbildung" ansah, machte sich 1834 selbständig und verlegte „Bilderbücher" wie Kuglers „Geschichte Friedrichs des Großen" mit Menzels Illustrationen oder Pöppigs „Naturgeschichte des Thierreichs" mit rund 4000 Abbildungen, ehe er dann 1854 die Leipziger „Illustrirte *Zeitung" schuf.*

Der Brockhaus-Verlag, der sich 1834 am „Pfennig-Magazin" beteiligte und es 1847 ganz übernahm, war damals, in der zweiten Generation, ein aufstrebendes *Unternehmen, das* über den modernsten Maschinenpark verfügte. 1840 waren das drei Schnellpressen, 30 eiserne und sieben hölzerne Pressen, eine eigene Stereotypie und Schriftgießerei (die berühmte Walbaumsche aus Weimar). Außerdem hatte man nach dem „Pfennig-Magazin" auch das „National-Magazin" (von Weber und Friedrich List), das „Sonntags-Magazin" und das „Pfennig-Magazin für Kinder" (von Wigand in Leipzig 1834 gegründet) übernommen.

Der Titel „Pfennig-Magazin" war allerdings nur bei den englischen Ausgaben, die einen Penny kosteten, korrekt. In Deutschland hatte man für das Jahresabonnement zwei Thaler, also elf Pfg. für das Heft, zu zahlen. Die Leipziger „Illustrirte" mit 16 Seiten in Folio, davon acht illustriert, verlangte dann sogar 7⅔ Thaler im Jahr. Während die „Illustrirte" noch *drei Tage vor Auslieferung aktualisie*ren konnte, hielt sich das „Pfennig-Magazin" mehr an langfristige Themen. So las man erst am 23. März 1839 von Aragos Pariser Akademie-Vortrag vom 7. Januar 1839 über Daguerres Erfindung.

Technisch-naturwissenschaftliche Themen griff das „Pfennig-Magazin" gern auf. Es zeigte einen Wassertropfen oder Schneekristalle unter dem Mikroskop. Es verfolgte die Entwicklung der Eisenbahnen, analysierte die Auswirkungen der Linie Köln–Antwerpen auf die Nordseehäfen, druckte 1835 eine Streckenkarte auf der *Titelseite oder verglich 1840 die* Tarife auf verschiedenen Strecken. Und genau vor 150 Jahren referierte es über den Vorschlag, die Felsen von Dover zu sprengen, um einen Damm im Kanal aufzuschütten, auf dem die Eisenbahn nach England fahren könnte – mit einer Brücke für die Schiffe in der Mitte.

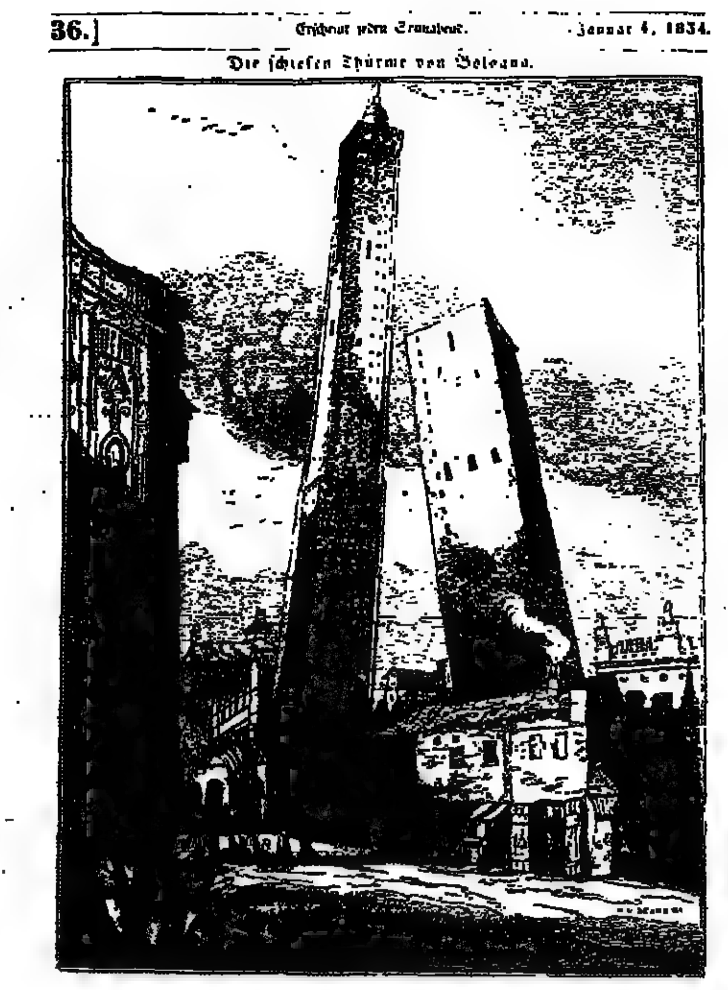
Brücken, besonders Hängebrükken (inklusive der Formel für die Berechnung der Trageseile) waren ein anderes Lieblingsthema. Man registrierte die höchsten und größten Gebäude, zählte metallene Reiterstandbilder auf, brachte eine Statistik des *Handels von Nishni-Nowgorod, der* verlorengegangenen Schiffe oder der Studentenzahlen deutscher Universitäten (10 100 waren es 1842 insgesamt). Man erfuhr, wieviel Fürsten und Fürstinnen eine Lebensversicherung abgeschlossen hatten (4) und wieviel Personen anderer Stände, listete die „Souveraine" Europas auf, stellte die deutschen Bundesfürsten, die gekrönten Häupter des Auslandes und schließlich auch Maler und Dichter vor. Napoleon kehrte in sympathischen Anekdoten immer wieder, und die Wandlungen seiner Unterschrift wurden im Faksimile gezeigt. Vor allem *aber erzählte man über fremde* Länder und exotische Tiere.

Hogarths moralische Bilder, auf die in den ersten Jahren häufig zurückgegriffen wurde, entsprachen genau der Tendenz des „Pfennig-Magazins", das Beiträge zum Lob in der Pünktlichkeit und der Mäßigkeit, über „die Gewöhnung an Arbeitsamkeit" oder „wie man Verbrecher bessert" veröffentlichte. Auch das Elend der Sklaven und die Rohheit der Sklaverei wurden mit Abscheu vorgeführt. Man schrieb gegen den Aberglauben und in mehreren Folgen „Über Blinde, Blindenunterricht und Blindenanstalten" oder „Das wichtigste über den Taubstummenunterricht".

Damit das alles gut lesbar blieb, streute man allerhand Anekdoten und komische Begebenheiten dazwischen. So erfuhr man etwas über einen weiblichen Matrosen, der nur entdeckt wurde, weil „dem Scharfblicke eines Policeidieners das Abweichende ihres Körperbaus ... da sie unter der Weste besonders stark war", nicht entging. Oder man wird informiert, daß bei der Hinrichtung mit dem Schwert der Delinquent „mit so geringem, augenblicklichem Schmerz dem menschlichen Wirkungskreise entrückt" wird.

Keine Frage, das „Pfennig-Magazin" belehrt und unterhält auch heute noch. PETER DITTMAR

„Das Pfennig-Magazin", Greno Verlagsgesellschaft, Nördlingen, 10 Bd., 4123 S. mit zahlr. Abb., 199 Mark



Das Pfennig-Magazin

der

Gesellschaft zur Verbreitung gemeinnütziger Kenntnisse.

36.] Erscheint jeden Sonnabend. Januar 4, 1834.

Die schiefen Thürme von Bologna.

Dramatisierte Wirklichkeit oder wie das „Pfennig-Magazin" die „schiefen Türme von Bologna" sah: Titelseite von 1934 FOTO: GRENO-VERLAG

JOURNAL

PEN-Konferenz im Herbst in Budapest

dpa, **Budapest**

Der Internationale PEN-Club will im September eine Regionalkonferenz in Budapest abhalten, um Delegierte aus Ländern der Konferenz für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (KSZE) über die Ergebnisse des KSZE-Kulturforums vom Oktober und November 1985 in Budapest zu informieren. Die Ergebnisse der PEN-Regionalkonferenz sollen dann der KSZE-Folgekonferenz im November in Wien vorgelegt werden.

Die Entscheidung der Schauspielergewerkschaft

dpa, **London**

Die britische Schauspielergewerkschaft Equity wird ihre restriktiven Zulassungsbedingungen beibehalten, die die Arbeitsmöglichkeiten für junge Schauspieler auf Engagements an Provinztheatern oder Varietés beschränken, weil Verträge im Londoner Theaterviertel von einer Equity-Mitgliedschaft abhängig gemacht werden. Auf einer Sonderkonferenz vertagten die etwa 120 Delegierten eine Entscheidung über eine eventuelle Änderung und beauftragten das oberste Gewerkschaftsgremium statt dessen mit der Vorbereitung einer Urabstimmung unter den etwa 15 000 Mitgliedern. Bei der letzten Urabstimmung im Oktober 1984 hatte sich eine knappe Mehrheit für eine Beibehaltung des seit den 60er Jahren geltenden Zulassungssystems ausgesprochen.

Ehrungen für Senghor und Attenborough

AFP, **Paris/Palermo**

Der britische Regisseur Richard Attenborough („Ghandi"), dessen neuester Film „Chorus Line" in Kürze in die Kinos kommt, ist mit dem französischen Kulturorden „des arts et des lettres" ausgezeichnet worden. Der senegalesische Lyriker und ehemalige Staatschef Leopold Sedar Senghor erhielt die Ehrendoktorwürde der Universität Palermo.

Reynolds-Ausstellung jetzt in England

bür. **London**

Sir Joshua Reynolds (1723–1792), Englands berühmtester Porträtist des 18. Jahrhunderts, erhielt jetzt in London seine bisher umfassendste Ausstellung. Gegenüber der Premiere in Paris, wo 68 Gemälde zu sehen waren (s. WELT v. 2. 11. 85), werden *in der Royal Academy* 152 Gemälde sowie Graphiken gezeigt. Mit Reynolds ehrt die 1768 gegründete Academy ihren ersten Präsidenten, der hier auch seine gefeierten Vorlesungen über Kunsttheorie hielt. Reich und berühmt wurde er durch seine Bildnisse des Adels, von Wissenschaftlern und Theaterleuten. (Bis 31. März)

Das Filmjahrbuch 1986 ist erschienen

DW. **Hamburg**

Das Filmjahrbuch 1986, das Magazin der Kinoprogamm-Zeitschrift „Cinema", ist erschienen. Es bietet einen informativen Vorausblick auf all jenes, was in diesem Jahr über unsere Leinwände flimmern wird. Es enthält, angereichert mit zahlreichen Farbfotos, Angaben zu rund 250 neuen Filmen, wirft einen Blick zurück auf das Filmjahr 1985, verzeichnet die Resultate der wichtigen Festivals und bringt Nachrufe auf verstorbene Persönlichkeiten des Kinos. Es kostet 27,80 Mark und ist im Zeitschriftenhandel erhältlich (Kino-Verlag, Milchstraße 1, 2000 Hamburg 13).

Niederländer lernen weniger Deutsch

AFP, **Den Haag**

Einen „bestürzenden Rückgang" der Deu sch- und Französischkenntnisse seiner Landsleute und eine „kulturelle Kolonisierung der Niederlande" durch die USA hat der ehemalige niederländische Re*gierungschef Andries van Agt* in Den Haag beklagt. Bis 1968 hatten alle niederländischen Schüler drei Fremdsprachen als Pflichtfach lernen müssen: Französisch, Deutsch und Englisch. Seit der Änderung der Gesetzgebung rückte Englisch an die erste Stelle, während Deutsch nur noch rund 60 Prozent der Schüler lernen.

Buch über „Judenfrage" aus dem Handel gezogen

dpa, **Budapest/Wien**

Ein kritisches wissenschaftliches Werk über Antisemitismus in Ungarn ist von amtlichen Stellen aus dem Verkauf gezogen worden. Dies berichtete die Zeitschrift „Die Gemeinde", Organ der Israelitischen Kultusgemeinde in Wien, in ihrer jüngsten Ausgabe. Das 525 Seiten umfassende Werk über „Die Judenfrage in Ost- und Mitteleuropa" ist Ende 1985 von der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Budapester Universität herausgegeben worden. Es hatte „großes Aufsehen unter Intellektuellen in Budapest erregt".

„Bittere Ernte" – Ein Film der polnischen Regisseurin Agnieszka Holland

Das Opfer wird im Keller versteckt

Ein Film unter Polen, 1943, im deutsch besetzten Oberschlesien. Die Judenjagd ist in vollem Gange. Die Polen selbst sind als „Untermenschen" deklariert und verfolgt. Ein einfacher Bauer hat für das Deutschtum optiert. Er hat aus der Judenvertreibung deutlich Nutzen gezogen. Er ist auf verklemmte Weise fromm. Er lebt als Nutznießer auf dem kleinen Hof, den er okkupierte. Er rettet, mehr aus Zufall, eine schöne Jüdin, die dem Vernichtungslager entflohen ist. Er versteckt sie in seinem Keller.

Folgt eine diffizile Liebesgeschichte. Der Mann ist sexuell verstockt und ungelöst. Er versucht immer wieder, politisch auf zwei Schultern zu tragen. Er nimmt alle Vorteile eines sein Leben lang Unterdrückten wahr. Er bereichert sich. Er wird im Dorf zu einer Art gefürchteter Respektperson. Dabei saugt er seine ohnehin ausgesaugten Landsleute aus. Er läßt sie letztlich im Stich, auch wo er vorgibt, ihnen zu helfen.

Im eigenen Keller aber, wo er die schöne Jüdin verbirgt, befriedigt er seine bislang bigott unterdrückten Gelüste. Sein schönes Opfer, seelisch schrecklich beschädigt, gibt sich ihm hin, beginnt ihn sogar wie aus Dankbarkeit zu lieben, begeht dann aber abrupt Selbstmord. Einer, der sich mitten im Holocaust immer nur bereichert oder nur selbst retten wollte, ist am Ende schuldig und arm geworden. Wer aber würfe auf ihn den ersten Stein?

Ein höchst komplizierter Stoff, auf den sich die polnische Regisseurin Agnieszka Holland (übrigens eine Schülerin von Andrzej Waida) eingelassen hat. Sie will Ausgeglichenheit gelten lassen. Auch unter den blutig Verfolgten, will sie zeigen, gab es Unentschlossene, gab es Nutznießer und moralische Schweine. Auch scheinbar Tugendhafte waren schließlich befleckt. Dies spielt unter Polen. Deutsche sind im Bild nur andeutungsweise zu erblicken.

Der Film in seiner sonderbar quälenden Undurchsichtigkeit ist ganz auf zwei bedeutende Filmgesichter gestellt: Auf Armin Mueller-Stahl und Elisabeth Trissenar. Mueller-Stahl gibt eine artistisch verpackte Studie eines moralisch verstockten und menschlich unentschlossenen Charakters grandios. Mueller-Stahl ist verfolgt, dabei selber ruchlos ein Ausbeuter des allgemeinen Elends. Ein berechnender Ausgebeuteter. Das spielt Mueller-Stahl sehr eindrücklich vor.

Elisabeth Trissenar (fast zu schön, um wahr zu sein) spielt die verfolgte Gerettete und am Ende schrecklich verlorene Frau zwischen den Fronten ebenfalls mit großer, sozusagen raffiniert-theatralischer Kunstfertigkeit vor. Bei beiden behält man jedoch immer den Eindruck: Hier würde aus immer noch aktuell tragischem Anlaß nur immer „großes Theater" gefiltert. Erschütterung, wie der Stoff sie doch intendierte, wird nicht erspielt, eher nur eine schöne Wirrnis vermittelt, ein großer Anlaß „verspielt". FRIEDRICH LUFT

Endzeitvision: Jorge Lavelli inszeniert die Strauss-Oper „Salome" in Zürich

Tanz auf den Trümmern der Kultur

Spätestens beim berühmten Tanz der sieben Schleier mußte es jeder gemerkt haben: Mit den sinnlichen Verführungskünsten einer Prinzessin, mit den exotischen Düften des Orients hat Jorge Lavellis Zürcher Neuinszenierung von Richard Strauss' Oper „Salome" nichts im Sinn. Carmen Reppel, Lavellis Salome, appelliert an derbere Instinkte: Am Schluß des Tanzes setzt sie sich *rittlings auf den am Boden liegenden* Herodes und bedeckt sein Gesicht mit ihrem Kleid.

Lavellis Inszenierung spielt in einer Endzeit, die bevölkert ist von Huren und von Wahnsinnigen. Max Bignens' Bühnenbild zeigt geborstene Betonwände, im Hintergrund sind die Trümmer unserer Kultur sichtbar: Ein abgestürztes Flugzeug, ein demoliertes Auto, ein zerbrochenes Kruzifix. Was in der Entstehungszeit der 1905 uraufgeführten Oper – auch das war schließlich eine Endzeit – durch dekorative Jugendstil-Ästhetizismen übertüncht wurde, tritt hier offen zutage: Diese Salome-Gesellschaft ist pervers bis auf die Knochen.

Da ist zum Beispiel Reinhild Runkel, die Herodias: Eine Hure auch sie, nur etwas abgetakelter und noch hysterischer als Salome. Bei Herodias, die auch stimmlich dem keifenden Wahnsinn Ausdruck verlieh, überzog Lavelli allerdings seine Regie-Idee: Was verrückt wirken sollte, streifte *hart die Grenze zur Albernheit.*

Horst Hiestermann war ein Herodes vom Typus cholerisches Dickerchen, der seiner Rolle schlechthin ideal gerecht wurde: Zu einer beeindruckenden darstellerischen Leistung gesellte sich eine Stimme, die bis hin zur quiekenden Ängstlichkeit sämtliche Ausdrucksregister beherrschte. Der Gegenentwurf zu dieser schauerlichen Charakterparade: Jochanaan, verkörpert von einem ergreifend schlicht singenden Simon Estes, der freilich von dem pervers-hysterischen Treiben auf der Bühne auch schon so weit angesteckt ist, daß er sich vor Salomes drängendem Liebeswerben nur durch zitternde Flucht in seinen Kerker retten kann.

Und Carmen Reppel, die Salome? Sie hat unzweifelhaft eine hochkarätige, trotzdem ungemein voluminöse Stimme, die von Strauss' opulenter Orchesterbesetzung – man mußte in Zürich für diese Oper eigens den Orchestergraben erweitern – niemals in Verlegenheit zu bringen war. Doch den extremen *Anforderungen* an stimmliche Differenzierungskust wurde sie nicht immer gerecht. Ihre Salome klang zu monochrom. Ob sie Narraboth becirct oder in sadistischer Verzückung Jochanaans abgeschlagenen Kopf ansingt: Große Unterschiede waren da nicht auszumachen.

Bei aller instrumentalen Genauigkeit: Ein wenig undifferenziert ging auch das Opernorchester Zürich unter Ralf Weikert ans Werk. Gelegentlich kam jedenfalls die schwelgerische Sinnlichkeit, die Verführungskraft von Strauss' Musik etwas zu kurz. STEPHAN HOFFMANN

Musée Carnavalet: Japanische Maler sehen Paris

Was Touristen teuer ist

Der Besucher, der sich voller Erwartungen in die über hundert Bilder umfassende Ausstellung „Paris, von japanischen *Malern* gesehen" im Musée Carnavalet begibt, die den Zeitraum von 1885 bis 1985 erfaßt, ist baß erstaunt. Nicht, weil er hier ihm unbekannte Aspekte von Paris entdeckte, gewissermaßen eine andere Stadt, ein Paris dargestellt mit typisch japanischer Sensibilität. Vielmehr bezieht sich sein Erstaunen darauf, daß Japaner wie gute europäische Maler der entsprechenden Epoche zu malen verstehen.

Im Gegensatz zur europäischen Malerei gibt es in der klassischen japanischen, so wie wir sie von Rollbildern und Paravents her kennen, keine Darstellung von *Licht* und Schatten, auch keine Perspektive. Zwar waren die Japaner mit der westlichen Malerei bereits Mitte des 16. Jahrhunderts in Berührung gekom*men, als im Zuge der* Verbreitung des Christentums durch die Portugiesen auch Bilder religiösen Inhalts nach Japan gelangt waren. Mit der Herrschaft der Tokugawa im 17. Jahrhundert, die das Verlassen des Landes unter Todesstrafe stellten und das Christentum verboten, kamen indessen sämtliche Beziehungen mit der Außenwelt zum Erliegen.

1720 wurde jedoch der Import von wissenschaftlichen Büchern gestattet. Diese sogenannten Rangaku waren häufig mit Stichen illustriert, die auf Grund ihrer perspektivisch getreuen Darstellung und der Verwendung von Licht und Schatten die Japaner sehr beeindruckten. Noch unter den Tokugawa wurde deshalb dem *staatlichen Übersetzungsdienst* der Auftrag erteilt, die Geheimnisse der westlichen Malerei zu ergründen.

Nach der Meji-Revolution 1868 versuchte Japan möglichst schnell die Vorsprünge des Westens in Wissenschaft und Technik einzuholen. Dazu gehörte auch die Malerei, die zwar anfänglich mehr als ein Mittel zur Darstellung der Wirklichkeit denn als Kunst betrachtet wurde. Dementsprechend erfolgte 1876 die Gründung einer Kunsthochschule als Annex der Technischen Hochschule. Yamamoto Hosui und Goseda Yoshimatsu besuchten als erste japanische *Maler 1878 und 1880 Paris. Dies ist* der Beginn der Geschichte der okzidentalen Malerei in Japan, die im wesentlichen eine Geschichte der Reisen japanischer Maler nach Paris ist.

So bietet sich die Ausstellung im Prinzip als ein Querschnitt durch die dominanten Stilrichtungen der europäischen Malerei dar – mit einer gewissen zeitlichen Verspätung und einigen kleineren Auslassungen. Denn während in Europa bereits der Fauvismus am Abklingen war und man sich erst dem Kubismus zuwandte, begeisterte man sich in Japan um 1910 für den Impressionismus. Recht gelungene Beispiele hierfür bilden die „Paysage en amont de la Seine" von Okada Saburosuke (1899) und zwei kleine Aquarelle von Ishii Hakutei „Charenton" (1911) und das erst aus dem Jahre 1955 stammende „Au bois de Boulogne".



„Die Seine", ein Lieblingsmotiv japanischer Maler in Paris, hier gesehen von Oka Shikanosuke (1898–1978) FOTO: KATALOG

Losgelöst von ihrem eigenen geistesgeschichtlichen Kontext halten sich die hier ausgestellten japanischen Maler ausschließlich an jene Sujets, die den Ruhm ihrer Vorbilder gemacht haben – Sujets, wie sie auch heute noch jedem japanischen Touristen teuer sind, Notre Dame, die Ufer der Seine, romantische Pariser Straßenausschnitte.

Zwar lassen sich immer wieder Anklänge an die traditionelle japanische Malerei finden; so die Verwendung von an Kalligraphie gemahnenden Pinselstrichen wie beim „Marchand de journaux" von Saeki Yuzo, die Tendenz, den dreidimensionalen Raum auf einen zweidimensionalen zu reduzieren. Besonders in den frühen Bildern fällt die Verwendung einer diagonalen Komposition auf, wie man sie vor allem von Darstellungen japanischer Paravents her kennt. Aber eben, das typisch Japanische sucht man meist vergebens.

Interessant ist, daß ausgerechnet Foujita, von dem man mit Fug und Recht sagen kann, daß er einen eigenen Stil entwickelt hat und wohl als einziger japanischer Maler einem breiteren Publikum in Europa bekannt ist, zwar mit vier Bildern vertreten ist, hingegen figuriert er im Katalog mit keiner Abbildung und unter einer Spezialrubrik. Quittung dafür, daß er seinen Vornamen in Leonard abänderte und die französische Nationalität angenommen hat? (Bis 2. Februar, Katalog 80 Francs.)

BEATRICE SCHAFFHAUSER

Klaus Pohls neues Stück „Der Spiegel" in Münster

Minchen trifft Tinchen

Da haben wir die Klamotte! „Klipp und klapp und ohne Kunst." So heißt es in Klaus Pohls neuem Stück „Der Spiegel", das jetzt die Städtischen Bühnen Münster in der Inszenierung von Karl Wesseler uraufgeführt haben. Selbst der Autor bezeichnet sein Stück als Klamotte, wenn auch der Titel mit tieferer Bedeutung spielen möchte. Zunächst ist damit ein Mann namens Sigismund Spiegel gemeint, ein mittelloser, schwuler Gammler, der mit seinem Namen Anlaß zu einem Mißverständ*nis gibt. Man hält ihn für einen Jour*nalisten des Nachrichtenmagazins „Der Spiegel". Daneben erhofft Klaus Pohl wohl noch eine dritte Bedeutung: die des Spiegels gesellschaftlicher Mißstände. Denn er bezieht sich mit seiner „Klamotte" auf Nikolaj Gogol, der einst mit dem „Revisor" gegen die korrupte Bürokratie im alten Rußland zu Felde zog.

Im Pohlschen „Spiegel" trifft der vermeintliche „Revisor" im verschlafenen Ansbach auf die Vertreter der Korruption neuester Zeit. Das sind die Herren des städtischen Bauamtes, angeführt von Direktor Anton Frühstück (albern: Waldemar Stutzmann), die eine Veröffentlichung ihrer einträglichen Nebenverdienste befürchten. Mit Bestechungsgeldern versuchen sie gegenzusteuern. Damit kommen sie bei dem kleinen Ganoven Sigismund (erträglich: Helmut Kahn) an den Richtigen. Der hält nicht nur begeistert die Hand auf, er genießt es auch, die ohnehin vertrottelte Stadtprominenz zum Narren zu halten. Wer im Stück eine Spiegelung von Wirklichkeit sucht, wird freilich nicht viel finden. Die Korrupten der Gegenwart sind eher alberne Schildbürger.

Der Zeitbezug des Stückes besteht allein in einer Art von Komik, die sich aus der Verwendung zeitgenössischer Gossensprache ergeben soll. „Jedes zweite Wort Arsch oder Hallo", stellt Anton Frühstück selbst fest. „Aber Hallo!" sollte man da im Stile des Stückes sagen, seien wir doch ganz „unverkrampft". War da nicht die *köstliche Szene mit Minchen und* Tinchen (Ruth Kähler und Joanne Gläsel), die, mit großen Kleiderbündeln beladen, zusammenstoßen und den ältesten Gag der Welt zelebrieren, indem sie sich – leicht bekleidet, versteht sich – auf den Allerwertesten setzen? Mit beinahe deftigen Späßen beinahe eine Posse, mit beinahe volkstümlichen Situationen beinahe ein Schwank, mit beinahe satirischer Ironie beinahe Kabarett, findet die Pohlsche Vorlage nicht einmal einen Platz in den Gattungen der Komödie.

Bei so viel Klamauk und so wenig Handlung wirkt es angenehm, wenn die Schauspieler wenigstens ihre Kunst beherrschen. Aber auch da ist Helmut Mooshammer als Circe nur einer der wenigen Lichtblicke. Die Tatsache, daß der am Premierenabend anwesende Klaus Pohl am lautesten über seine Witze lachte, spricht für sich. DIETER PENTZEK

Nächste Aufführungen: 22./23. 1., Karteninformation 0251 / 42 194.

Auch PIN kein Hindernis mehr für Scheckbetrüger

Computerfreaks entschlüsseln Geheimcode der EC-Karten

DIETER THIERBACH, Bonn

In ihm sei der Ehrgeiz erwacht, das bestehende Sicherungssystem zu überwinden, gab der Computerfreak zu Protokoll. Ein 32jähriger, am Wochenende von der Kölner Polizei gestellt, hatte mit einem Komplizen erfolgreich Geldautomaten von Banken und Sparkassen im Kölner Raum um etwa 80 000 Mark erleichert. Einzelheiten wurden bei dem Vorfall nicht enthüllt: „Man will es Nachahmern nicht zu leicht machen."

Im Bundesgebiet kursieren an die 17 Millionen Eurocheque-Karten, von denen rund 75 Prozent einen Magnetstreifen aufweisen und somit Bankomat-berechtigt sind. Wie einfach es ist, den Zahlenwirrwarr auf der Magnetpiste einer Eurocheque-Karte zu entschlüsseln, bekamen im Oktober letzten Jahres Computer-Jünger des „ARD-Ratgeber Technik" und erst jüngst in der neuesten Ausgabe des WDR-Computer-Clubs serviert:

So wie man bei jedem Cassetten-Tonband mit ultrafeinen Eisenfeilspänen das Magnetisierungsmuster sichtbar machen kann, läuft's auch bei der Eurocheque-Karte: Etwas Tinktur zusammen mit einem leicht verdunstenden Lösungsmittel auf den Magnetstreifen aufgebracht, sorgt für feinste Verteilung und Ausrichtung der Partikel. Eine von Supermarkt-Artikeln bekannte Strichcodierung zeichnet sich ab.

Die sich dahinter verbergende Zahlenkombination zu entschlüsseln, ist nur noch ein Kinderspiel. Nach einer Bargeld-Abhebung mit der eigenen Karte werden die Magnetpiste und der jeweilige Benutzungsvermerk gelöscht und wieder mit seiner ursprünglichen Grund-Codierung paßgenau versehen, so daß die Karte für weitere Abhebungen frei ist: Limit unbegrenzt.

Ein Kunde kann seine Karte bekanntlich nur benutzen, wenn er seine Personal Identification Number (PIN) kennt und richtig eingibt. Nun ist aber PIN in einer derartigen Weise verschlüsselt, daß ein Knacken der Codierung auf einer gestohlenen Karte selbst einem Eingeweihten keine Möglichkeit gibt, auf PIN zu schließen. In der Ermittlung dieser Geheimnummer liegt das eigentliche Betrüger-„Know-how": Von der Präparation der Tasten am Automaten über neugierige Blicke auf die Finger des Vordermannes reichen die Varianten bis hin zum Trick, in den Besitz der zugehörigen „Hardware" zu kommen: Der Täter steckt eine Plastikkarte im Eurocheque-Karten-Format bis kurz vor der Erfassung durch die Mechanik in den Schlitz des Automaten.

Wenn der Kunde seine Karte einschiebt, wird die Attrappe verarbeitet, als „faul" eingestuft und vom Automaten kurzerhand einbehalten. Zieht der Kunde konsterniert von dannen, weil der Bildschirm „Ihre Karte wurde eingezogen" meldet, ist es ein leichtes für den Mann im Hintergrund, die Originalkarte einzukassieren.

LEUTE HEUTE

Unters Messer

An seine Tournee durch die Sowjetunion fühlt sich **Marcel Marceau** unliebsam erinnert. Nach einem Auftritt in Moskau war er hinter der Bühne mit einem Magendurchbruch zusammengebrochen und später in einem Krankenhaus operiert worden. „Die Ärzte haben die Wunde schlecht zugenäht", sagte der 62jährige Pantomime jetzt, „es ist ihre Schuld, daß ich ein zweites Mal unters Messer mußte und frühestens in zwei Monaten wieder auftreten darf." Gegenwärtig erholt sich „Bip" bei leichter Kost in einer Pariser Klinik.

Auf den Tisch

Sollte, wie auf dem Genfer Gipfel vereinbart, **Michail Gorbatschow** tatsächlich im Laufe des Jahres die USA besuchen, ist für sein leibliches Wohl abseits großer Soupers gesorgt. Ein Bürgerklub in Lillian (Alabama) hat dem Kreml-Chef ein deftiges Essen avisiert und will Fisch mit Maisgrütze und Kohlsalat auftischen. **Carl Klein,** Präsident des „Optimistenklubs" im tiefen Süden der Vereinigten Staaten, verspricht Gorbatschow in seiner Einladung, er werde abseits der großen Städte in der Perdido-Bay bei einer Meerbarbe „das echte Amerika" kennenlernen.

Im Schrank

Nach China entdeckt nun auch das kommunistische Nordkorea die Reize westlicher Mode. Das in Pjöngjang erscheinende Magazin „Cholima" empfiehlt Damen Schuhe mit Absätzen von sieben bis elf Zentimetern, um „größer und eleganter" zu erscheinen. In der Herrenmode gilt Staatschef **Kim Il Sung** (72) als Vorreiter, nachdem er den Mao-Kittel im Kleiderschrank ließ und in jüngster Zeit bei Auslandsreisen im Anzug und mit korrekt geschlungenem Binder auftritt. Als Farbzusammensetzung für Herrenkombinationen mit Krawatte empfiehlt „Cholima" grau und grün beziehungsweise braun und gelb-rosa für ganz Modemutige.

Jeder dritte Leprakranke lebt in Indien – Die Regierung setzt auf Aufklärung und Hilfe zur Selbsthilfe

Nicht mehr Schicksal und Strafe Gottes

PETER DIENEMANN, Neu-Delhi

Zwischen den Hütten grasen Ziegen, Hunde dösen träge in der Sonne, an der Wasserpumpe waschen Frauen Wäsche. Das Dörfchen vor den Toren der nordindischen Stadt Shajahanpur im Bundesstaat Uttar Pradesh mutet an wie viele andere. Doch die Bewohner sind „anders": Viele gehen an Krücken, manchen fehlen Finger, anderen die Nase oder Zehen. Die 75 Erbarmungswürdigen, die in der mauerumsäumten Siedlung wohnen, sind Leprakranke, Opfer des „mycobacterium leprae" – eines Bazillus, dem allein in Indien über vier Millionen Menschen zum Opfer gefallen sind, der sie unberührbar macht und dessen Bekämpfung an der Spitze des indischen Gesundheitsprogramms steht.

Eine Heerschar von Helfern, aus dem In- und Ausland, hilft in Indien die Krankheit einzudämmen. Der wohl prominenteste deutsche Samariter im Einsatz gegen Lepra ist der frühere Botschafter in der Schweiz, Gerhard Fischer. Kurz vor seiner Pensionierung quittierte er den Dienst im Auswärtigen Amt, um seit Mitte Januar unter Leprösen in der Nähe der südindischen Stadt Madras zu arbeiten. Er hilft jetzt bei einem der zahlreichen Rehabilitationsprogramme mit, die indische Stellen, private Sozialhilfeorganisationen und die Weltkirchen mit Unterstützung der Weltgesundheitsorganisation in Indien betreiben.

Denn dieses Land, mit einer Bevölkerung von 750 Millionen, stellt mit etwa vier Millionen Leprösen rund ein Drittel der Leprakranken der Welt. Statistisch bedeutet das: Von tausend Indern leiden fast sechs an Lepra. Am stärksten betroffen sind Bewohner der südindischen Bundesstaaten Andrah Pradesh und Tamil Nadu mit 18 und mehr Fällen pro Tausend und Orissa mit neun Fällen.

Scham vor den Mitmenschen und vor allem das im Hindu-Glauben tief verankerte Akzeptieren der „Strafe Gottes", mit besseren Chancen im nächsten Leben, ist der Grund, daß nur etwas mehr als die Hälfte der Leprakranken trotz aller Bemühungen der Hilfeorganisationen sich bisher als Kranke registrieren ließen. Und von den 2,9 Millionen offiziell registrierten Leprösen sind nur 1,652 Millionen bereit, sich regelmäßig von einem Arzt untersuchen zu lassen und Medikamente einzunehmen.

Dabei ist diese Infektionskrankheit weder zwangsläufig tödlich, noch muß sie zur Entstellung der Gliedmaßen und des Gesichts führen, wenn sie nur rechtzeitig erkannt und dann konsequent behandelt wird. Erkennung und Aufklärung über Lepra ist denn auch eines der drei nationalen indischen Gesundheitsprogramme, das „National Leprosy Eradication Programme" (Nationales Programm zur Ausrottung der Lepra).

Hinter der nüchternen Statistik stehen erschütternde Einzelschicksale. Etwa das des früheren Rechtsanwalts aus Kalkutta – jetzt Chef des Lepradorfes von Shajahanpur. Als junger erfolgreicher Anwalt aus einflußreicher Familie betrieb er eine gut florierende Kanzlei. Knapp dreißig Jahre alt, entdeckte er an sich die ersten Anzeichen der fürchterlichen Krankheit: Gefühllosigkeit in den Fingern, weiße Flecken auf der Haut, ohne Schmerzen, ohne Juckreiz. Die Diagnose des Hausarztes: Lepra. Für den jungen Anwalt war dies der Ruin. Ausgestoßen aus der Großfamilie, dem Freundeskreis, ohne Klientel, da niemand von einem leprakranken Rechtsanwalt beraten werden will, blieb ihm nur das Betteln. Aus Scham ließ er sich nicht behandeln.

Anfang der 70er Jahre schließlich landete er in Shajahanpur und traf dort Leidensgenossen, die ihn zur Behandlung überredeten und ihm eine neue Heimat boten. Der Lepra-Bazillus macht vor sozialem Ansehen, Stellung, Alter oder Geschlecht nicht halt – und die Schicksale der Leprösen in der indischen Gesellschaft sind immer gleich: ausgestoßen und zum Betteln verurteilt, wenn sie nicht den Weg zu einer Leprastation finden.

„Hilfe zur Selbsthilfe" ist das oberste Ziel indischer Leprösen-Behandlung. So zum Beispiel in dem Dörfchen Shahjahanpur. Mit finanzieller Hilfe der deutschsprachigen protestantischen Gemeinde Nordindiens errichtete die kleine Gemeinschaft der Leprösen dort Werkhallen, erwarb Webstühle, umgebaut für die speziellen Bedürfnisse der Behinderten, um durch eigene Arbeit den täglichen Lebensunterhalt zu verdienen. Bald folgten 35 kleine Wohnhäuser, für jede Familie eines, und eine Krankenstation. Doch auf ihren kunstvoll selbstgewebten Teppichen, Stoffen und Haushaltstüchern blieben die Leprösen von Shajahanpur bald sitzen. Als sich nämlich herumsprach, daß Leprakranke die Stücke gefertigt hatten, wollten sie Inder aus Angst vor Ansteckung nicht mehr kaufen. Eine unbegründete Angst. Und für den Export fehlt den Webwaren Qualität und geschmackvolles Design. Weiterhin müssen Kirchen und andere Organisationen das Dorf finanziell unterstützen. „Normale" Mitbürger neiden es den Leprösen. Denn mit einer Mark Tageslohn – aus Spenden – liegt ihr Einkommen fast doppelt so hoch wie das der Bauern und Landarbeiter aus der Umgebung Shahjahanpurs.

Und viele der Leprösen in Indien fragen sich, warum sie überhaupt arbeiten sollen. So ziehen auch heute noch die meisten von ihnen bettelnd durch die Straßen der indischen Städte, weil sie so, wie sie sagen, ein Vielfaches mehr pro Tag verdienen als ihre arbeitenden Leidensgenossen. Die Slums der Städte sind den Leprakranken Indiens noch immer Heimat.

Seit Jahrhunderten gehört Lepra zum Alltag Indiens. Doch jetzt sollen Erkrankte wie dieses Kind ihr Leben nicht mehr als Unberührbare führen FOTO: THOMAS HÖPKER

Erdbeben ließ in der Oberpfalz Gläser springen

AP, Erlangen

Ein neues Erdbeben hat in der Nacht zum Dienstag das Vogtland im nördlichen Grenzgebiet der Tschechoslowakei zur „DDR" erschüttert. Die Auswirkungen des Bebens waren nach Angaben des Seismologischen Zentralobservatoriums in Erlangen bis in den Raum Nürnberg zu spüren. Nördlich von Weiden seien Gläser zersprungen. Die nur wenige Sekunden dauernden Erdstöße um 0.39 Uhr erreichten die Stärke 4,8 auf der nach oben offenen Richterskala. Das Beben sei damit schwächer gewesen als die Erschütterung vom 21. Dezember im selben Gebiet, sagte der Leiter des Observatoriums, Helmut Aichele. Seit der Nacht seien noch etwa 18 schwächere Nachbeben mit einer Stärke zwischen zwei und drei registriert worden. Das Beben gehört nach den Worten des Wissenschaftlers zu einem für das Vogtland charakteristischen Erdbebenschwarm.

1985: 590 Luftunfälle

dpa, Braunschweig

Menschliche Fehlleistungen waren 1985 Hauptursache für Unfälle von Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland. Mit 590 Zwischenfällen wurden zwar 20 weniger als 1984 verzeichnet, die Zahl der Todesopfer stieg jedoch um zehn auf 88 Prozent an. Nur an einem Unfall war ein Verkehrsflugzeug beteiligt. Im einzelnen verunglückten 1985 16 mittelgroße und 131 kleine Motorflugzeuge, 18 Hubschrauber, 57 Motorsegler, 223 Segelflugzeuge, 67 Hängegleiter, 17 Ultraleichtflugzeuge, 50 Fallschirme und elf Ballone.

Habicht braucht Ruhe

dpa, München

Der Habicht müsse konsequent von der Jagd verschont werden, fordert der Landesbund für Vogelschutz in München. In den vergangenen sechs Jahren seien die bayerischen Habichtbestände durch mehr als 1000 Ausnahmeregelungen von der Bundesjagdzeitenverordnung um rund 30 Prozent zurückgegangen.

„Freie Redner" am Grab

idea, Düsseldorf

Immer mehr Bundesbürger lassen „Freie Redner" am Grab sprechen. Ein Vertreter des Bundesverbandes des Deutschen Bestattungsgewerbes schätzt ihren Anteil auf fünf bis zehn Prozent der durchschnittlich 720 000 Begräbnisse pro Jahr in der Bundesrepublik Deutschland. Bei den Verstorbenen, die ohne Pfarrer beigesetzt werden, handle es sich vor allem um Menschen, die aus der Kirche ausgetreten waren.

Renten-Urteil für Witwen

AP, Kassel

Witwen von Arbeitnehmern, die zu Lebzeiten eine Berufskrankheit hatten, darf die Hinterbliebenenrente aus der Unfallversicherung nur dann verweigert werden, wenn der Ehemann offenkundig nicht an der Berufskrankheit gestorben ist. Das hat das Bundessozialgericht in Kassel entschieden. (Az.: 5 RknU 1 / 84).

„Geister" im Gottesdienst

dpa, Gerstetten

Stimmen aus dem Äther belästigen seit rund neun Monaten die Gottesdienstbesucher der evangelischen Kirche Gerstetten-Gussenstadt auf der Schwäbischen Alb. Pfarrer Jens Rummel bestätigte gestern, seit dem Einbau einer neuen Lautsprecheranlage würden in dem Gotteshaus die Predigten fast regelmäßig durch Funksprüche gestört, die bis aus Kuwait kämen. Aber auch ein Hilferuf wie „Der Schnaps ist uns ausgegangen" sei zu hören gewesen.

Auslieferung möglich

rtr, Karlsruhe

Der Auslieferung der ehemaligen Baghwan-Vertrauten Ma Anand Sheela steht nichts mehr im Wege. Ein Sprecher der Generalstaatsanwaltschaft beim Karlsruher Oberlandesgericht bestätigte gestern, daß das OLG der Auslieferung Sheelas und zweier Begleiterinnen in die USA zugestimmt hat. Die endgültige Entscheidung trifft nach Auskunft des Sprechers die Bundesregierung.

WETTER: Unbeständig und mild

Lage: Ein Tiefausläufer überquert Deutschland von West nach Ost, ihm folgt am Abend der Ausläufer eines atlantischen Sturmtiefs nach und hält die Zufuhr milder Meeresluft aufrecht.

Vorhersage für Mittwoch: Im Norden anfangs noch bedeckt und Regen. Temperaturen um 8 Grad, nachts 4 Grad. Im Süden bei überwiegend starker Bewölkung zeitweise Regen, oberhalb von 1000 Meter Schnee. Temperaturen 4 bis 8 Grad, nachts 3 bis null Grad, in den Höhenlagen Frost um minus 3 Grad.

Weitere Aussichten: Regnerisch, mild und sehr windig, ab Donnerstag kühler und Schauer, in den Mittelgebirgen als Schnee.

Sonnenaufgang am Donnerstag: 8.13 Uhr*, Untergang: 16.55 Uhr; **Mondaufgang:** 13.49 Uhr, Untergang: 6.59 Uhr (* in MEZ, zentraler Ort Kassel).

Vorhersagekarte für den 22. Jan., 7 Uhr

Hochdruckzentrum, Tiefdruckzentrum, wolkenlos, heiter, halb bedeckt, wolkig, bedeckt, Windstille, Nordwind 10 km/h, Ostwind 20 km/h, Südwind 30 km/h, Westwind 40 km/h, Nebel, Nieseln, Regen, Schnee, Schauer, Gewitter, Niederschlagsgebiet, Temperaturen in °C, Warmfront, Okklusion, Kaltfront am Boden, Kaltfront in der Höhe, Luftströmung warm, Luftströmung kalt, Isobaren

Temperaturen in Grad Celsius und Wetter vom Dienstag, 12 Uhr (MEZ):

Deutschland:			Lübeck	7	bw	Faro	13	bw	Ostende	7	bw
			Mannheim	5	bd	Florenz	9	he	Palermo	16	bw
Berlin	6	bw	München	6	bw	Genf	4	bw	Paris	8	bw
Bielefeld	7	bw	Münster	8	bw	Helsinki	-7	S	Peking	-2	he
Braunlage	1	bw	Norderney	6	R	Hongkong	20	wl	Prag	3	he
Bremen	8	bw	Nürnberg	5	bw	Innsbruck	1	bw	Rhodos	15	bw
Dortmund	7	bw	Oberstdorf	-1	bw	Istanbul	8	he	Rom	13	bw
Dresden	6	bw	Passau	4	he	Kairo	18	he	Salzburg	7	bw
Düsseldorf	8	bw	Saarbrücken	4	bd	Klagenfurt	0	he	Singapur	26	bw
Erfurt	4	bw	Stuttgart	5	bw	Konstanza	5	he	Split	12	he
Essen	7	bw	Trier	5	bw	Kopenhagen	5	R	Stockholm	2	bw
Feldberg/S.	-4	Ne	Zugspitze	-10	bw	Korfu	16	he	Straßburg	5	bw
Flensburg	5	R	**Ausland:**			Las Palmas	17	bw	Tel Aviv	18	he
Frankfurt/M.	4	bw				Leningrad	-16	bd	Tokio	11	he
Freiburg	7	bw	Algier	16	bw	Lissabon	11	bw	Tunis	15	bw
Garmisch	2	bw	Amsterdam	7	R	Locarno	7	bw	Valencia	5	bw
Greifswald	7	bd	Athen	16	he	London	9	he	Varna	8	bw
Hamburg	7	bw	Barcelona	8	bw	Los Angeles	15	he	Venedig	3	he
Hannover	8	bw	Belgrad	10	bw	Luxemburg	4	bw	Warschau	4	bw
Kahler Asten	-1	bw	Bordeaux	7	R	Madrid	6	bw	Wien	7	bw
Kassel	3	bw	Bozen	5	he	Mailand	3	Ne	Zürich	4	bw
Kempten	3	bw	Brüssel	7	R	Malaga	14	bw			
Kiel	6	R	Budapest	7	he	Mallorca	9	bw			
Koblenz	7	R	Bukarest	8	he	Moskau	-8	S			
Köln-Bonn	8	bw	Casablanca	15	bw	Neapel	18	bw			
Konstanz	1	bw	Dublin	4	bw	New York	6	he			
Leipzig	6	he	Dubrovnik	14	bw	Nizza	12	bw			
List/Sylt	5	R	Edinburgh	5	Rs	Oslo	-5	S			

bd = bedeckt; bw = bewölkt; Gr = Graupel; Gw = Gewitter; he = heiter; IW = in Wolken; Ne = Nebel; R = Regen; Rs = Regenschauer; S = Schneefall u. Schneeschauer; Sp = Sprühregen; Sr = Schneeregen; wl = wolkenlos

Phosphatfreie Waschmittel

Py. Düsseldorf

Deutschlands führender Waschmittelhersteller Henkel bringt seinen Marktrenner „Persil" jetzt auch in einer phosphatfreien Version auf den Markt. Damit soll das vor fast 80 Jahren als „erstes selbsttätiges Waschmittel" entwickelte Produkt in einer Spitzenqualität zu einer weiteren erheblichen Phosphat-Reduzierung in Gewässern beitragen.

Nach Angaben des Unternehmens wird „Persil" und „Persil phosphatfrei" in gleicher Qualität und zum gleichen Preis angeboten. Die Bemühungen um die Reduzierung der Phosphate haben vor 20 Jahren begonnen. 1973 wurde der Ersatzstoff Zeolith Sasil (chemisch: Natrium-Aluminium-Silikat) gefunden. Das erste, wenn auch nicht so leistungsstarke phosphatfreie Waschmittel „Dixan" kam 1983 auf den Markt.

Außer Henkel stellen mittlerweile auch andere Firmen phosphatfreie Waschmittel her.

Als die Pisten noch getrampelt wurden

Das Schneefernerhaus auf der Zugspitze feiert Jubiläum / Höchstgelegenes Hotel Deutschlands

DIETER SALZMANN, Garmisch

Deutschlands höchstgelegenes Hotel, das Schneefernerhaus auf der Zugspitze, feiert in diesen Tagen seinen 55. Geburtstag. Das Haus in 2650 Meter Höhe wurde am 20. Januar 1931 als eines der modernsten Hotels der Welt eröffnet und konnte sich seinerzeit mit den ersten Häusern Berlins, wie dem Hotel Adlon, durchaus messen.

Bereits in den ersten Tagen nach der Eröffnung, so meldeten Berliner Zeitungen damals, sei das Publikum im Scheefernerhaus international gewesen: Eine Reisegruppe aus England, ein unverheiratetes Pärchen aus Frankreich und eine Familie aus Südostasien zählten zu den ersten Gästen. Um die 130 Gäste, die das Hotel aufnehmen konnte, kümmerten sich 70 Hotelangestellte.

Rund 20 Millionen Mark hat der Bau gekostet. Ein „U-Bahn-Anschluß", die Endstation der Bayerischen Zugspitzbahn, wurde in das Gebäude einbezogen. Bis zum 2966 Meter hohen Gipfel ließ sich die Bahn, mit deren Bau 1928 begonnen wurde, nicht weiterführen. Deshalb wurde das Schneefernerhaus rund 300 Meter unterhalb des Gipfels zur Endstation für die Zahnradbahn, die sich von Garmisch-Partenkirchen 18 Kilometer lang den Berg hinaufschiebt. Steigungen bis zu 25 Prozent waren zu überwinden, das letzte Stück legt die Bahn durch den Berg zurück.

Jahr für Jahr kommen 420 000 Touristen auf die Zugspitze, steigen im Scheefernerhaus um, um mit einer Seilbahn die letzten 300 Höhenmeter zu überwinden. Das Hotel bietet heute nur noch Platz für 21 Gäste. Der Hotelier zählt etwa 3000 Übernachtungen im Jahr. Vom Glanz früherer Tage ist nicht mehr sehr viel übrig. Einzig die hölzerne Bar, die der des Hotels Adlon nachgebaut war, stammt noch aus der Zeit, in der das Schneefernerhaus eröffnet wurde.

Trotzdem hat sich das Hotel einige Stammgäste erhalten. Zu ihnen gehört die pensionierte Studienrätin Gisela Nolte aus Hamburg. Ein- bis zweimal im Jahr kommt sie aus Deutschlands Norden in die höchsten Gefilde des Landes. Ihr erster Besuch datiert aus dem Jahr 1941.

Damals hatte die 23jährige Physikstudentin Messungen der Höhenstrahlung vorzunehmen. Nach dem Krieg fuhr sie, sobald es möglich war, wieder auf die Zugspitze. Seit 1956 verbringt sie, meist zu Weihnachten und Ostern, Ferien im Scheefernerhaus.

Zu Zeiten da es noch keine präparierten Pisten gab, erzählt Frau Nolte, trampelten die Angestellten des Hotels, mit Schneeschuhen bewehrt, einen Weg hinüber zum Gletscher. Ein Service, wie er heute wohl nicht mehr üblich ist.

Auch in Australien tankt der „Tiroler Adler" bleifrei

DIETER DOSE, Berlin

Genau 41 378 Kilometer mit dem Auto, Zigtausende Kilometer im Flugzeug und per Schiffsfähre: In 32 Tagen (vom 29. Januar bis 1. März) will der Österreicher Gerhard Plattner (46) die „Jahrhundertfahrt rund um die Welt" bewältigen. In einem Porsche 944 Turbo unternimmt er ein Wettrennen mit der Zeit.

Drei Einträge für das Buch der Rekorde sollen am Ende druckreif sein: Die schnellste Erdumrundung mit einem Serienfahrzeug – den derzeitigen Rekord hält Plattner selbst, seit er im vergangenen Jahr in 51 Tagen mit einem VW-Bus einmal um den Globus brauste; das erste Unternehmen dieser Art mit einem Katalysatorfahrzeug; und die erste Fahrt durch alle Kontinente im Winter.

Start und Ziel ist Reno: Als Verbeugung vor den Amerikanern und ihrer Rolle bei der Entwicklung des Automobils. Und auch, weil im dortigen Museum das Auto steht, das 1908 die erste Fahrt rund um die Welt gewann. „Getauft" aber – auf den Namen „Tiroler Adler" – wurde Plattners Auto in Berlin. Auch das geschah vor historischem Hintergrund. Denn hier erhielt Carl Benz am 29. Januar vor 100 Jahren das Patent für das erste Automobil.

Gerhard Plattners Fahrzeug ist serienmäßig ausgestattet. Einziges Extra für die Strecke durch den australischen Busch ist ein Rammbock an der Wagenfront. Damit zieht der zweifache Vater Konsequenzen aus der letztjährigen Tour: „Damals sprang mir bei Tempo 120 ein Känguruh in den Wagen", berichtet er, „solch eine lebensgefährliche Situation soll nicht noch mal vorkommen."

Um die Fahrt in 32 Tagen zu schaffen, müssen alle 24 Stunden 1800 bis 1900 Kilometer zurückgelegt werden. Die meiste Zeit will Plattner selbst am Steuer sitzen, aber auf jedem Kontinent hat er einen „einheimischen" Co-Piloten. „Der Zeitplan der Mammut-Tour – einige Stationen sind Melbourne, Mailand, Algier, Hamburg, New York und Mexiko City – ist fast auf die Minute berechnet", sagt Plattner. „Kleine Pannen habe ich zwar einkalkuliert. Aber wenn ich zum Beispiel am 10. Februar nicht in Bangkok bin, sitze ich drei Tage fest, weil erst dann die Möglichkeit besteht, das Auto nach Athen zu fliegen." Er kann nur hoffen, daß solche Unwägbarkeiten nicht eintreffen.



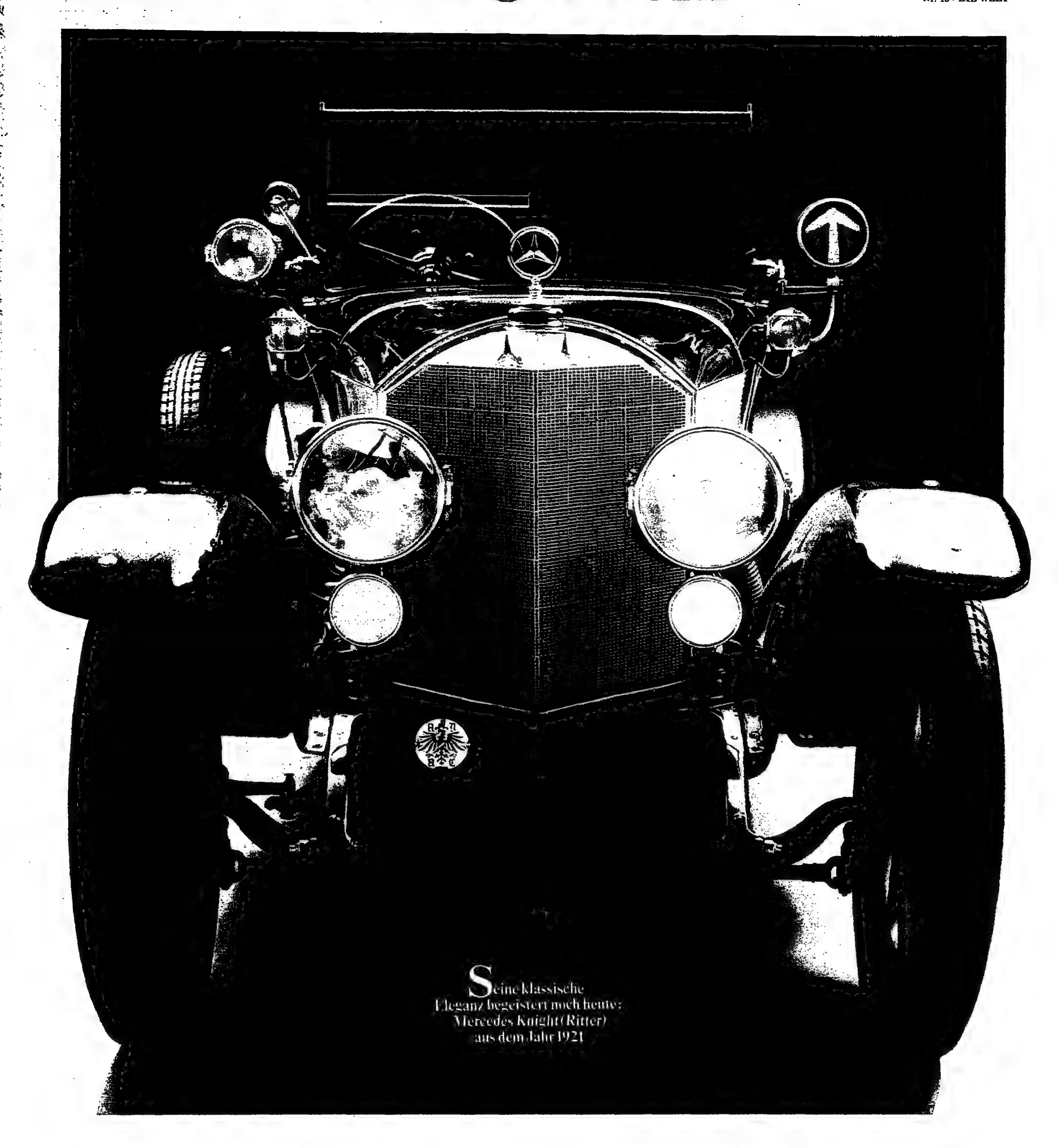
In Berlin wurde er „getauft", in Reno soll er starten: Gerhard Plattners Porsche 944 Turbo, mit dem der Österreicher eine Jahrhundertfahrt um die Welt unternehmen will. FOTO: DIE WELT

Plattner arbeitet für die Public-Relations-Abteilung von Porsche Österreich und für das Fremdenverkehrsamt Tirol – wenn er nicht gerade eine seiner Spritztouren macht. Mit dem „Rund-um-die-Welt-Auto" legte er im vergangenen Sommer schon einmal in 33 Tagen 50 000 Kilometer zurück, um die Standhaftigkeit des Katalysators bei Spitzengeschwindigkeiten zu testen. „Von der jetzigen Fahrt aber erwarten wir auch wichtige technische Erkenntnisse. Bisher weiß niemand, wie ein Katalysator bei extremer Hitze, zum Beispiel bei etwa 50 Grad in Australien reagiert", sagt Plattner. Daß der Wagen in allen Etappenorten „bleifrei" aufgetankt werden kann, dafür ist gesorgt. Die Sponsoren – Öl-, Reifen- und Elektronikfirmen – machen das ganze Unternehmen möglich.

Fernab von allen anderen Rekordversuchen hat Plattner für seine „Jahrhundertfahrt" noch eine ganz persönliche Wette mit sich selbst abgeschlossen: „Ich will die 41 000 Kilometer ohne Strafmandat schaffen."

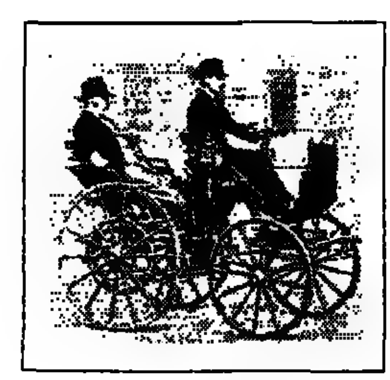
ZU GUTER LETZT

Der durchschnittliche Haushalt der untersten Einkommensklasse im Südwesten der USA hat 26 000 Küchenschaben. Das ist das Ergebnis einer „Insektenzählung" des US-Landwirtschaftsministeriums. Bei den Insekten handelt es sich um Blattella germanica, die in den USA „Deutsche Schabe" genannt wird. Das meldete der SAD.



Seine klassische Eleganz begeistert noch heute: Mercedes Knight (Ritter) aus dem Jahr 1921

100 Jahre Automobil



Veranstaltungen zum goldenen Auto-Jubiläum

Der Reigen der Geburtstagsfeiern beginnt am 28. Januar. Baden-Württembergs Ministerpräsident Lothar Späth bittet zum Empfang ins Stuttgarter Neue Schloß. Anschließend gibt Daimler-Benz in der Staatsoper einen Gala-Abend. Höhepunkt der Veranstaltung ist das renommierte Ballett des Württembergischen Staatstheaters.

Am 29. Januar (der offizielle Jubiläumstag) wird die Ausstellung „Welt mobil" auf dem Stuttgarter Killesberg eröffnet. Bundeskanzler Helmut Kohl hält die Fest-Ansprache. Die Schau ist vom 1. bis 9. Februar geöffnet und geht danach als Wanderausstellung nach Hannover (1. bis 9. März), Berlin (15. bis 25. Mai), Düsseldorf (14. bis 22. Juni) und Mannheim (12. bis 20. Juli). Am gleichen Tage meldet sich die ARD mit einer Eurovisionssendung „Die Zukunft hat Geburtstag" aus der Hanns-Martin-Schleyer-Halle in Stuttgart. Die Ansprache hält Bundespräsident Richard von Weizsäcker.

Am Geburtstag von Gottlieb Daimler am 17. März eröffnet der Bürgermeister in Daimlers Geburtsort Schorndorf eine mehrwöchige Ausstellung im Rathaus. Der 3. Juli (Tag der ersten Ausfahrt des Benz-Dreirades) schließlich wird mit einem Empfang in Mannheim gewürdigt.

Aus Anlaß des Auto-Jubiläums sind eine Reihe interessanter Veröffentlichungen des Hauses Daimler-Benz erarbeitet worden. So die Festschrift „Zeugen des Wissens" mit Beiträgen führender Wissenschaftler und die Bände „Das Unternehmen" und „Die Technik", die die Entwicklung der Daimler-Benz AG schildern. (AW)

Devisen aus dem Automobil-Export decken Ölimport und Auslandsreisen

Von WERNER BREITSCHWERDT

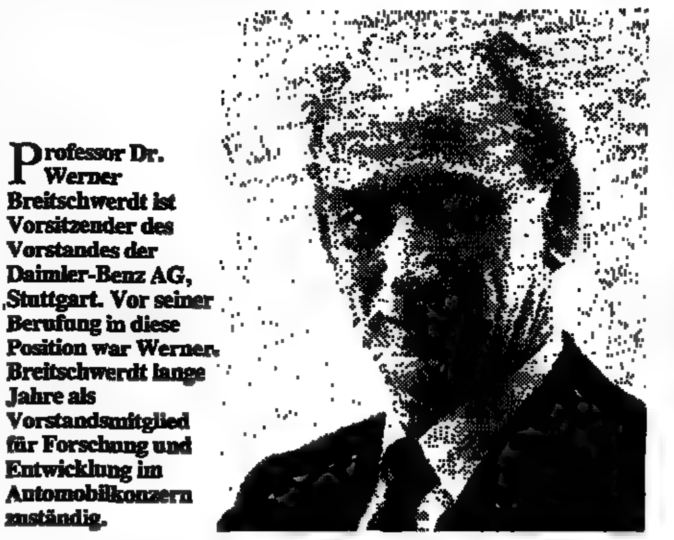
Karl Benz und Gottlieb Daimler haben 1886 unabhängig voneinander das Automobil erfunden.

Wie kein anderes Produkt hat das Automobil die Entwicklung der Neuzeit geprägt. Es hat die wirtschaftlichen und sozialen Strukturen grundlegend verändert. Es hat Phantasie und Kreativität der Menschen in hohem Maße gefördert und eine Industrie entstehen lassen, die zu den wichtigsten Schlüsselbranchen unseres Landes gehört.

Etwa zwölf Prozent der Industriebeschäftigten haben mit der Herstellung von Kraftfahrzeugen, -teilen, und -zubehör zu tun, oder arbeiten im Reparaturgewerbe. Jeder siebte Arbeitsplatz ist heute direkt oder indirekt mit dem Auto verbunden. Der deutschen Automobilindustrie ist es gelungen, ihren international hohen Stellenwert nicht nur zu erhalten, sondern sogar noch auszudehnen. Rund 60 Prozent der in der Bundesrepublik Deutschland hergestellten Pkw und Nutzfahrzeuge sind heute für ausländische Märkte bestimmt. Damit ist die Automobilindustrie größter Exporteur der deutschen Wirtschaft. Die so erwirtschafteten Devisen tragen in erheblichem Maße dazu bei, unsere Ausgaben zum Beispiel für unsere gesamte „Ölrechnung", aber auch für unsere Auslandsreisen abzudecken.

Neben der wirtschaftlichen und sozialen Bedeutung der Automobilindustrie sollten wir aber auch einen anderen wichtigen Grundgedanken nicht aus den Augen verlieren. Wir verdanken dem Auto eine heute fast selbstverständliche Mobilität, von der man vor 100 Jahren noch nicht einmal zu träumen gewagt hätte. Mobilität war ein Privileg einiger weniger. Heute ist das Auto praktisch für alle erreichbar. Wir beanspruchen das Auto für Arbeit und Beruf ebenso wie für Freizeit und Reise. Es ist für uns zu einem unverzichtbaren Bestandteil unseres Lebens geworden und wird deshalb nicht zu Unrecht als ein wichtiges Element der Lebensqualität bezeichnet.

Vom Automobil hängt nicht nur unsere lebensnotwendige Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen ab; auch die Entsorgung und damit eine wesentliche ökologische Anforderung unserer Zeit wäre ohne das Auto unvorstellbar. Personen-, Lastkraftwagen und Omnibusse sind heute aus dem täglichen Leben nicht mehr wegzudenken. Rund 95 Prozent des Verkehrsaufkommens im Personenverkehr entfallen auf Pkw und Omnibus; ca. 80 Prozent der beförderten Gütermenge in der Bundesrepublik transportiert der Lkw.



Professor Dr. Werner Breitschwerdt ist Vorsitzender des Vorstandes der Daimler-Benz AG, Stuttgart. Vor seiner Berufung in diese Position war Werner Breitschwerdt lange Jahre als Vorstandsmitglied für Forschung und Entwicklung im Automobilkonzern zuständig.

Die Bedeutung des Automobils wird noch durch andere Zahlen deutlich. Weltweit fahren heute auf den Straßen etwa 340 Millionen Personenkraftwagen, fünf Millionen Omnibusse und über 100 Millionen Lastkraftwagen und Transporter. Prognosen des Instituts für Wirtschaftsforschung Berlin und der Prognos AG Basel gehen davon aus, daß die Bedeutung des Automobils noch weiter zunehmen wird.

Danach wird für den Personenverkehr bis zum Jahr 2000 noch eine deutliche Steigerung der Fahrleistung prognostiziert. Der Individualverkehr hat dabei den größten Anteil.

Auch die Güterverkehrsleistung wird insgesamt nach den erwähnten Prognosen bis zum Jahr 2000 noch einmal steigen. Von diesem Leistungszuwachs wird der Straßenverkehr am stärksten profitieren. Diese Prognosen verdeutlichen eindrucksvoll, daß das Kraftfahrzeug seine Vorrangstellung als individuelles Verkehrsmittel nicht nur behalten, sondern sogar weiter ausbauen wird.

In die Entwicklungsgeschichte des Automobils ist das Haus Daimler-Benz – wie kein anderer Hersteller in der Welt – eingebunden. Wir fühlen uns daher auch in besonderem Maße traditionellen Bindungen verpflichtet, die zurückgehen auf Karl Benz und Gottlieb Daimler. Diese haben mit Pioniergeist, Fleiß, Zuverlässigkeit und im unerschütterlichen Willen zu höchster Qualität die ersten Automobile gebaut, die letztlich alles – im wahrsten Sinne des Wortes – ins Rollen brachten.

Heute ist unser Unternehmen in über 170 Ländern der Erde mit Mercedes-Benz-Produkten vertreten, und es entspricht unserem Selbstverständnis, immer wieder neue Maßstäbe für Qualität und Technik im Automobilbau zu setzen. Mit fortschrittlicher Technik – zum Beispiel ABS, Airbag, Gurtstraffer oder der Raumlenkerachse, um nur einige zu nennen – haben wir dem Autofahrer zu einem bisher nicht gekannten Maß an Sicherheit und Fahrkomfort verholfen. Zum anderen haben die hohe Fertigungsqualität und die Liebe zum Detail dazu beigetragen, das Vertrauen unserer Kunden in die Marke Mercedes-Benz zu begründen. Sie wurde auf der ganzen Welt zum Symbol für Fortschritt, Zuverlässigkeit und Qualität.

Dies ist die Philosophie, der wir uns auch in Zukunft verbunden fühlen. Für uns gibt es keinen Zweifel an der Zukunft des Automobils. Ebensowenig daran, daß der automobile Fortschritt weitergehen wird und weitergehen muß.

Das Auto gehört ohne Zweifel zu den größten Wachstumsbereichen für moderne Elektronik. Mit Hilfe neuer Technologien werden unsere Autos des Jahres 2000 noch sicherer, sparsamer und umweltfreundlicher sein können als es die heutigen ohnehin schon sind.

Die Anwendung moderner Kommunikationstechniken eröffnet ganz neue Perspektiven: zum Beispiel bei der automatischen Zielführung des Fahrers, bei Diagnosesystemen, die einen direkten Verbund zwischen Fahrzeug, Werkstatt und Prüfgeräten herstellen, oder bei der EDV-Steuerung von Gütertransporten.

Wir werden bestrebt sein, unseren Blick weit in die Zukunft zu richten, um die auf uns zukommenden Herausforderungen frühzeitig zu erkennen. Unser Ziel bleibt es, unseren Kunden das Auto anzubieten, das sie für ihre Einsatzzwecke brauchen, und zwar in möglichst technischer Vollkommenheit und höchster Qualität, damit die Marke Mercedes auch künftig ein Symbol für den Fortschritt bleibt.

Bonns Tempo-Entscheidung beflügelt jetzt den Pkw-Markt

Von HANS-ERDMANN SCHÖNBECK

Als vor 100 Jahren die ersten Autos durch die Straßen von Mannheim und Cannstatt fuhren, haben wohl nicht einmal die Erfinder davon zu träumen gewagt, wie sehr das Auto unsere Gesellschaft verändern würde. Die meisten Menschen in der damaligen Zeit kamen nie aus ihrer engsten Umgebung heraus. Ihr Leben spielte sich im Umkreis von 20, 30 Kilometern ab.

Das Auto machte die Menschen mobil. Es wurde vom Luxusgefährt zum Gebrauchsgegenstand für alle und hat dadurch die Grenzen geöffnet. Das Auto hat – vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg – wesentlich die Verständigung der Völker gefördert. Das Auto war und ist der Motor der Wirtschaft. Jeder siebte Arbeitsplatz und fast ein Fünftel unserer gesamten wirtschaftlichen Leistung hängen vom Auto ab. Der Staat verdankt dem Auto ein Viertel der gesamten Steuereinnahmen.

Nach der Verunsicherung durch die Katalysator-Diskussion hat die Automobilindustrie an Fahrt gewonnen und zu ihrer Rolle als wichtiger Wachstumsmotor wieder zurückgefunden. Seit Mitte 1984 sind rund 30 000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen worden. Damit werden in der Automobilindustrie heute insgesamt 700 000 Menschen beschäftigt, in den vorgelagerten Bereichen weitere 650 000.

Dieser hohe Beschäftigungsgrad ist vor allem durch die beträchtlichen Investitionen ermöglicht worden. In den letzten zehn Jahren hat die Branche rund 71 Milliarden Mark für neue Maschinen und Anlagen investiert. 1986 wird das Investitionsvolumen nochmals um *ein Fünftel höher* liegen als 1985.



Hans-Erdmann Schönbeck ist Präsident des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA), Frankfurt. Zuvor war er Vorstandsmitglied bei der Auto Union AG, seit 1974 Vorstandsmitglied Vertrieb der Bayerischen Motorenwerke AG, München.

Soweit es den Pkw-Sektor betrifft, haben die deutschen Automobilhersteller ein überaus erfolgreiches Exportjahr hinter sich. Das bis dahin beste Ergebnis von 1984 wurde noch einmal um etwa 15 Prozent übertroffen. Besonders bemerkenswert erscheint mir dabei, daß die Ausfuhr in nahezu alle Regionen deutlich gesteigert werden konnte. Drei Viertel der deutschen Pkw-Ausfuhr verblieben übrigens in Europa, wo 1985 ebenfalls ein kräftiger Zuwachs verbucht werden konnte.

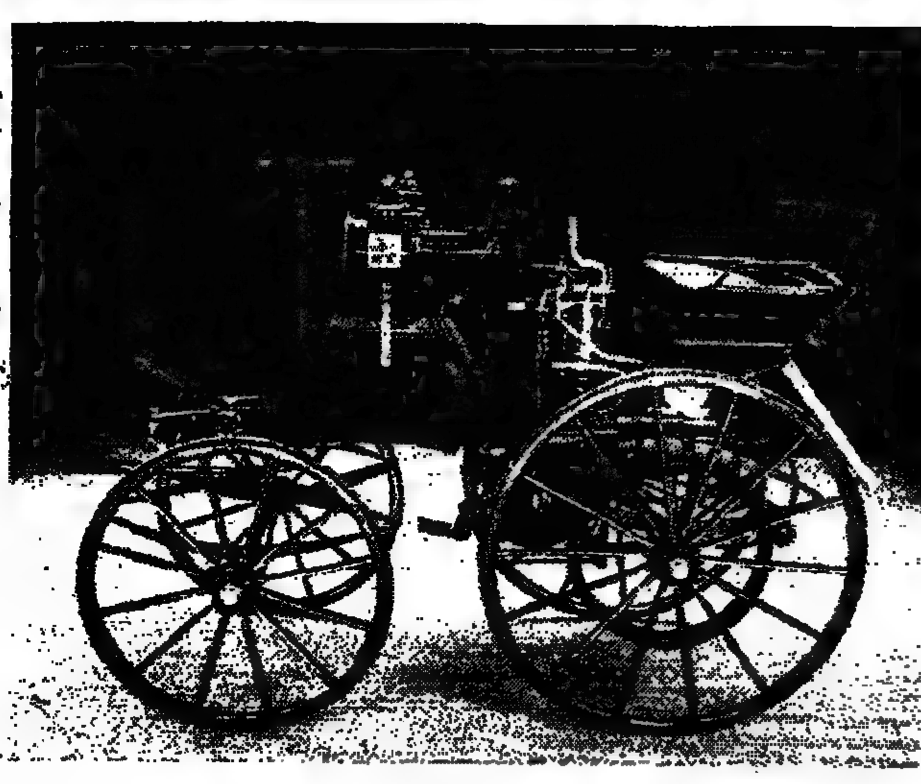
Weniger erfreulich ist dagegen nach wie vor die Exportsituation im Nutzkraftwagen-Sektor. Auch hier gab es 1985 einen Anstieg um etwa 15 Prozent, allerdings – anders als im Pkw-Bereich –, ausgehend von einem äußerst niedrigen Vorjahresniveau. Zudem entfiel dieser Anstieg allein auf die leichten Lkw und in dieser Kategorie überwiegend auf die Kleinlieferwagen auf Pkw-Fahrgestellen. Die Ausfuhr schwerer Lastkraftwagen war dagegen noch einmal rückläufig. Etwas positiver sieht die Entwicklung allerdings aus, wenn man die gestiegene Ausfuhr von Teilesätzen berücksichtigt, die in den Bestimmungsländern ergänzt und zu fertigen Fahrzeugen montiert werden. Diese Teilesätze tauchen in der Exportzahl fertiger Nkw nicht auf, stellen wertmäßig aber einen nicht zu vernachlässigenden Posten dar.

1986 dürfte sich die Exportsituation im Nkw-Bereich kaum verbessern. Möglichen positiven Impulsen aus den westeuropäischen Nachbarländern stehen weiterhin vorsichtige Dispositionen von OPEC- und Entwicklungsländern gegenüber.

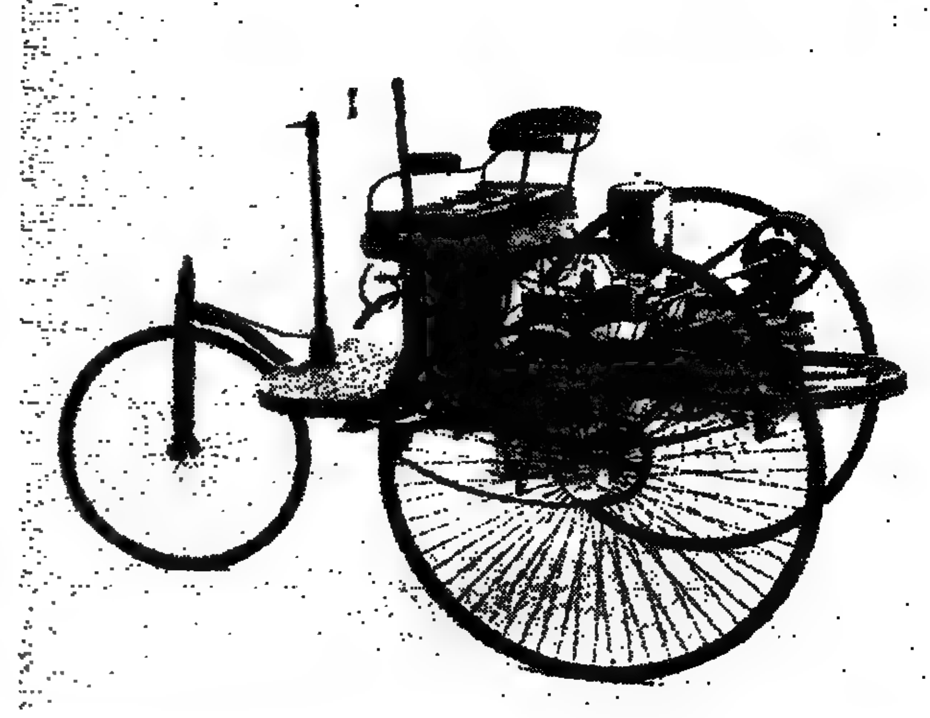
Für den Pkw-Sektor bestehen 1986 reale Chancen, das gute Ergebnis von 1985 wieder zu erreichen. Einer Konsolidierung des Exports auf hohem Niveau dürfte ein Zuwachs der Inlandsverkäufe gegenüberstehen.

Die auf den wissenschaftlichen Ergebnissen des Großversuchs basierende rasche Entscheidung des Kabinetts gegen eine allgmeine Geschwindigkeitsbegrenzung hat eine wichtige Voraussetzung für die weitere Erholung der Pkw-Nach*frage geschaffen. Wichtig* ist jetzt vor allem, daß das reichhaltige Angebot von umweltfreundlichen Automobilen auch angenommen wird.

Denn, wer jetzt ein neues Automobil kauft, kommt nicht nur in den Genuß von Steuerersparnissen und erhöht den Wiederverkaufswert seines Wagens, sondern leistet auch einen persönlichen Beitrag zur Verbesserung unserer Umwelt.


Der erste Daimler aus dem Jahre 1886

Unabhängig voneinander erprobten 1886 Karl Benz in Mannheim seinen Heckmotor-Dreiradwagen und Gottlieb Daimler zwischen Cannstatt und Untertürkheim ein „erstes vierrädriges, auf Überlandstraßen gebrauchsfähiges, mit Benzinmotor betriebenes Automobil". Beide Erfinder haben das Tor zu einem neuen Zeitalter aufgestoßen. Sie wiesen den Weg zum Auto von heute. Karl Benz erinnert sich, daß die Kirchenglocken läuteten, als er erstmals mit seinem Fahrzeug durch die Straßen fuhr. In seinen Aufzeichnungen wertete er den Zufall als gutes Zeichen für die Zukunft des Automobils. Wie recht er damit hatte.


Der erste Benz aus dem Jahre 1886

Während die ersten Autos laufen lernten, läuteten die Glocken

Von HEINZ HORRMANN

Mit dem Hinweis auf den gemeinsamen Arbeitgeber, aber doch nach landsmannschaftlichen Gesichtspunkten differenziert, wird täglich tausendfach auf den Beginn der Automobilgeschichte vor 100 Jahren hingewiesen: „Ich geh beim Benz schaffe", heißt es in Mannheim, „ich bin beim Daimler", sagen Stuttgarter Belegschaftsmitglieder der Weltfirma. Der Geburtstag des Automobils, der durch die wegbereitende Arbeit der Pioniere möglich wurde, jährt sich in dieser Woche zum 100. Mal.

Über die große Bedeutung der Erfindung gibt es kaum unterschiedliche Meinungen, wohl aber über das Geburtsdatum und die Frage, was nun der tatsächliche Einstieg in die Automobilgeschichte war. Die Franzosen feierten bereits 1984 auf ihrem Pariser Salon, weil sie glaubten, daß schon allein die Konstruktion ihres Landsmanns Edouard Delamare-Debouteville und sein Patent auf einen Motor für den Fahrzeugantrieb der Start in das automobile Jahrhundert war. Für sie spielt es keine Rolle, daß dieses Vehikel nur auf dem Papier existierte und noch nicht selbständig über die Straßen rollte.

In der Bundesrepublik stand das zu bejubelnde Jahr zu allen Zeiten unanfechtbar fest: 1886. Gottlieb Daimler und Karl Benz haben da nämlich mit leistungsfähigen Viertakt-Motoren das Kraftfahrzeug, so wie wir es heute verstehen, möglich gemacht. 1886 liefen ihre Kutschen mit Motorbetrieb.

In diesem Jahr, in dem Reichskanzler Otto von Bismarck mit Hochdruck an den Gesetzen zur Kranken-, Invaliden- und Altersversicherung bastelte und Deutschland sich anschickte, Kolonien in Afrika zu gründen, erprobten unabhängig voneinander Karl Benz in Mannheim seinen Heckmotor-Dreiradwagen und Gottlieb Daimler zwischen Cannstatt und Untertürkheim ein – wie es in der Patentschrift heißt – „Erstes vierrädriges, auf über Landstraßen gebrauchsfähiges, mit Ligroin (so wurde das Benzin damals genannt) betriebenes Mobil".

Die allerersten Versuche entbehrten nicht der Komik. So schob Benz an einem Sonntagmorgen beim ersten Hahnenschrei seine „Benzine", wie Mannheimer Freunde das Gefährt nannten, auf die Straße. Das Dreirad mit den hübschen Acetylenglas-Laternen mußte kräftig angeschoben werden, um überhaupt in Gang zu kommen. Auch mit Vollgas auf Bergabstrecken war das Vehikel mit 16 km/h Höchstgeschwindigkeit nicht einmal so schnell wie ein Fahrrad heute.

Im Obenflächenvergaser schwappten eineinhalb Liter Benzin, ein Tank fehlte noch. Benz-Sohn Eugen rannte neben dem Wagen her, um aus einer Verschlußflasche nachzuschütten, wenn der Sprit zu Ende ging.

Sprichwörtliche schwäbische Gewissenhaftigkeit demonstrierte Benz freilich schon damals. Als ihn ein Mann mit einem Köfferchen voll Geld in der Hand ansprach und den handgearbeiteten Wagen kaufen wollte, sagte er wörtlich (so steht es in den Aufzeichnungen): „Soweit sind wir noch nit, ich verkauf Ihne kein Wage, der nit erprobt ist."

Schon ein Jahr vor Benz hatte Gottlieb Daimler neben funktionstüchtigen Bootsmotoren in Cannstatt ein sogenanntes Reitrad konstruiert, das erste Motorrad der Welt. Der älteste Sohn Paul steuerte das Gefährt am 10. November 1885 von Cannstatt nach Untertürkheim. Das Zweirad mit Eigenantrieb lief problemlos die drei Kilometer. Im Herbst 1886 lenkte Daimler zusammen mit seinem Cheftechniker Wilhelm Maybach das erste vierrädrige Fahrzeug, eine umgebaute Pferdekutsche mit Motor, über dieselbe Distanz – wie man sieht, eine für die Kindertage des Autos beachtlich belebte Teststrecke.

Die erste Frau am Steuer eines Autos, auch das wurde in der Chronik festgehalten, war Bertha Benz. Sie hatte im August 1888 mit ihren beiden Kindern das noch immer unverkäufliche Gefährt ohne Wissen des Erfinders aus der Halle geholt, um ins 120 Kilometer entfernte Pforzheim zu fahren. Dort wohnte ihre Mutter. Diese erste Überlandreise mit dem Pkw war zugleich die erste Etappenfahrt – von Apotheke zu Apotheke nämlich –, um jeweils drei Liter Sprit nachzutanken. Dann rollte das Vehikel mit den unterschiedlich großen Rädern ohne Störungen und Probleme weiter. Mit dem guten Ende des mutigen Unternehmens war der Durchbruch erreicht.

Die technischen Probleme wurden mit Erfindungsgeist gelöst, Schwierigkeiten drohten auf einer ganz anderen Ebene. Nikolaus Otto hatte 1877 das Patent 532 auf seinen Viertakt-Motor bekommen und wachte mit Argusaugen darüber, daß niemand dieses Verfahren benutzte, ohne die kostspielige Lizenz seiner „Gasmotoren-Fabrik Deutz" zu nehmen. Ironie der Technik-Geschichte ist allerdings, daß Nikolaus Otto die Arbeitsweise seines Motors in vier Takten nicht als entscheidende Innovation erkannte, sondern den leiseren Verbrennungsablauf der angeblich schichtweisen Füllung des Zylinders zuschrieb. Jeder Motor, der ohne „Explosionsstöße" lief, so war Ottos Überzeugung, verletzte den Anspruch 1 (geschichtete Ladung) seiner Erfindung, gleichgültig, ob als Vier- oder Zweitaktmotor. Der Viertakt war in dem Patent nur als Punkt 4 eher nachrangig erwähnt.



Karl Benz (1844 - 1929)

Den Beginn der gerichtlichen Auseinandersetzungen markierte die Klage gegen die Hannover'sche Maschinenbaugesellschaft 1880. Über Jahre hinweg zogen sich Prozesse um das „DRP 532", die schließlich am 30. Januar 1886 in der Nichtigkeitserklärung wesentlicher Punkte in Ottos Patent gipfelten. Der im nachhinein so wichtige Punkt 4 des Patents fiel ziemlich früh, weil Ottos Gegnern eine Schrift des Franzosen Alphonse Beau de Rochas aus dem Jahre 1862 in die Hände gelangte, in der das Viertakt-Prinzip beschrieben war – jedoch in einem Motorkonzept, das niemals gelaufen wäre. Beau de Rochas hatte auch nie praktische Versuche durchgeführt.

Natürlich kannte auch der andere Autopionier, Karl Benz, Ottos Patent. Zunächst baute er daher ausschließlich Motoren nach dem Zweitakt-Prinzip. Sein erstes Aggregat lief in der Silvesternacht 1879. Doch das DRP 532 holte auch ihn ein, denn die deutschen Patentbehörden lehnten ein Patent auf den Zweitakter ab.

Doch Benz entwickelte seine Industriemotoren weiter: Die Drosselregelung wurde Grundlage der modernen Leistungsregelung, die Batterie-Zündung arbeitete bereits mit Zündkerzen – richtungweisend für die spätere Zündung von Robert Bosch.

Als die Wagen laufen konnten, entwickelte sich die Technik in atemberaubendem Tempo. Um 1890 konstruierte Daimler den ersten Vierzylinder-Motor, und Rudolf Diesel begann sich mit dem Selbstzündermotor zu beschäftigen, der heute noch als schadstoffarmes Triebwerk in Blüte steht. Einige Monate später stellt Karl Benz das erste Serienauto auf die Räder: 1,5-PS-Motor, 20 km/h Höchstgeschwindigkeit, Preis 2000 Reichsmark. Im ersten Produktionsjahr werden 62 verkauft. Ein beispielloser Erfolg. Dennoch gab es nicht nur in dieser Phase auch spürbare Ablehnung gegen die „lärmenden, stinkenden Kutschen" in Deutschland.

In Frankreich mit dem hervorragenden Straßennetz geriet der Höhenflug völlig reibungslos. Im positiven Umfeld hatte Louis Renault geradezu einen Blitzstart. Er gründete zusammen mit seinen Brüdern Marcel und Fernand die Société Renault Frères und verkaufte noch vor der Jahrhundertwende bereits 80 Autos, darunter den ersten geschlossenen Pkw.

Nicht nur im westlichen Nachbarland vergrößerte sich die Zahl der Autofirmen rasanter, als die Wagen laufen konnten. Viele Hersteller kamen, bauten ein Fahrzeug, gerieten aber auch schnell wieder in Vergessenheit. So entwarf Decauville beispielsweise das erste Auto mit einzeln aufgehängten Vorderrädern. Eine große technische Leistung. Zwölf Jahre später war er trotz seiner genialen Detailverbesserungen pleite. Einige große Erfinder-Namen von damals zieren allerdings auch heute noch die Kühler der Werks-Produkte: Ford ist ein Beispiel. Mit einem Startkapital von 28 000 Dollar und 40 Beschäftigten begründete Henry Ford I. 1903 sein Imperium. Für die Automobil-Entwicklung war nicht so sehr der erste Entwurf, wohl aber die Produktion bahnbrechend. Sein T-Modell, das alle Rekorde jener Zeiten brach, ist das erste Auto, das in Fließbandarbeit hergestellt wurde. Adam Opel hatte bereits 1862 ein Maschinenbauunternehmen gegründet und übernahm sehr schnell die Fabrikation der Motorwagen in Rüsselsheim.

Gottlieb Daimler (1834 - 1900)

Wichtige Starthilfen bekamen die neuen Benzinkutschen in Europa und Amerika durch viel beachtete Ausstellungen. Auf diesem Weg bekam eine breite Öffentlichkeit direkten Kontakt mit dem Auto. 1889 stand in einer Ecke der Pariser Weltausstellung der Daimler Vierradwagen. Vier Jahre später, während der Expo in Chicago, kamen der Velo und einige Varianten hinzu. Sie wurden von den Amerikanern bewundert und bis ins kleinste Detail kopiert.

Die großen Weltausstellungen, die von Kontinent zu Kontinent wechselten, brachten zwar nicht sofort Verkaufserfolge, sie erreichten jedoch wie kein anderes Kommunikationsmittel, daß Erfindungen, die in kleinen Werkstätten gemacht wurden, ins Rampenlicht der Öffentlichkeit gerieten.

Der deutsche Automobilismus begann seine eigene Präsentation 1897 mit der „Autorevue" in Berlin. Die Ausstellung war im Grunde genommen eine Pferdeschau, ein „Concours Hippique", auf dem den Berlinern so ganz am Rande, als farbige Dreingabe, 13 Kraftfahrzeuge gezeigt wurden. Der Rahmen war eher bescheiden und schon gar nicht protzig, weil die Besucher aus Ostpreußen und Pommern in erster Linie rassige Pferde und erst in zweiter Linie „neumodischen Kram" sehen wollten.

Die erste Internationale Motorenwagenausstellung fand schließlich im September 1899 im Exerzierhaus des Zweiten Garderegiments zu Fuß in Berlin statt. Da waren bereits 120 Aussteller vertreten. 100 000 Besucher feierten das Auto.

Zu den Meilensteinen in der Entwicklung gehören schließlich auch die ersten Rennen und Zuverlässigkeitsfahrten vor begeistertem Publikum. Der erste Wettbewerb fand am 22. Juli 1894 auf den Schotter-Straßen zwischen Paris und Rouen statt, die schon den Pferdewagen zu schaffen gemacht hatten. Die Zeit war reif, die Fahrzeuge einer Verschleißprobe unter harten Bedingungen zu unterziehen. Das Ziel damals (wie heute) war offensichtlich, aus dem Verlauf der Fernfahrt Erkenntnisse für die Serie zu ziehen und Erfahrungen für die Automobile der Zukunft zu sammeln.

Im Kampf gegen die damals ausgereiften Dampfwagen setzten sich in jenen Tagen nach 125 harten Kilometern die beiden Fahrzeuge der Firma Panhard/Levassor und Peugeot durch. Sie erreichten nach fast sechsstündiger Fahrt bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 20,5 Kilometer Rouen. Es war zugleich auch ein deutscher Erfolg, die Siegerfahrzeuge waren entsprechend dem Lizenzvertrag mit Motoren von Gottlieb Daimler ausgestattet.

Knapp ein Jahr später kam es im autofreundlichen Frankreich zu einem aufsehenerregenden Rennen über 1175 Kilometer: Paris–Bordeaux–Paris. Der Siegeszug des Verbrennungsmotors kündigte sich hier bereits an. Das Rennen über die damals sensationelle Distanz beendete Emile Levassor nach rund 48 Stunden nach einer Tag-und-Nacht-Fahrt mit einem Durchschnittstempo von 24,5 Kilometern die Stunde. Levassor fuhr seinen Firmenwagen, der einen 3,5-PS-Daimlermotor hatte.

Erst kurz vor der Jahrhundertwende folgten Italien und Deutschland mit Fernfahrten und Wettbewerben, die als Vorläufer unserer Rallyes gelten mögen – wenn auch die kutschenförmigen Fahrzeuge von einst bei allen Fortschritten nur geringe Geschwindigkeiten erreichten. Die Vergleichsfahrten wiesen den Weg zu den Automobilrennen in unserem Jahrhundert, die neben der Erprobung von Material und Fahreigenschaften auch zu einer Sportart wurden, die Millionen fasziniert – wie das Auto selbst.



Die Erfindung im Spiegel der Zeitung

Die Zeitungen und Wochenblätter haben sich damals schon mit den Erfolgen der großen Erfinder beschäftigt, allerdings mit Verzögerung. Man wartete erst einmal ab.

Obwohl die ersten Probefahrten von Karl Benz schon Ende 1885 stattgefunden hatten, erschien erst am 3. Juli 1886 eine offizielle Zeitungsbestätigung: Im Morgenblatt der „Neuen Badischen Landeszeitung“ stand damals: „Ein mittels Ligroingas zu treibendes Veloziped, welches in der Rheinischen Gasmotorenfabrik von Benz & Cie konstruiert, wurde heute früh auf der Ringstraße probiert, und soll die Probe zufriedenstellend ausgefallen sein.“

Detailliert berichtete der „Generalanzeiger der Stadt Mannheim“ am 15. September 1886: Da war anerkennend von „fortgesetzten Versuchen und Verbesserungen“ die Rede, und es wurde festgehalten: „... die ebenso schwierige Arbeit wie die Erfindung selbst darf nun als abgeschlossen betrachtet werden, und Herr Benz wird jetzt mit dem Bau solcher Fuhrwerke, für den praktischen Gebrauch, beginnen.“

Die Arbeit von Karl Benz wurde offenbar bei weitem noch nicht als epochale Leistung beurteilt, sondern mehr oder weniger nebenbei erwähnt.

Die „Gartenlaube“ widmete ihm zuerst nur eine winzige Meldung und unterrichtete die Leser dann allerdings mit einem großen Artikel, bebildert mit Konstruktionszeichnungen des „Sitzrades“ und des „Daimlerschen Motors“. Im Vorspann hieß es: „Wir haben schon einmal von dem Daimlerschen Motor berichtet, der zu der Reihe der durch Petroleum in Gang gesetzten Motoren zählt und dessen Verwendung in der Industrie und in unserem Verkehrsleben eine überaus vielseitige ist. Mit diesem Motor können nicht allein Maschinen aller Art, wie Wasserpumpen, Obstmühlen, Feuerspritzen usw. in Betrieb gesetzt werden, sondern er eignet sich auch vorzüglich zur Fortbewegung von Wagen sowohl auf geschienten Bahnen wie auch auf gewöhnlichen Straßen. Der Daimlersche Motor ist darum geeignet, unsere Verkehrsmittel zu vervollkommnen.“ HOR







Die unbeirrte Ruhe beeindruckt noch heute: In den berühmten Kühlerprofilen der 30er Jahre verschmolzen Technik und Ästhetik zu klassischer Reife. Links der Maybach SW 38, in der Mitte der Kühler des Mercedes-Benz für den König von Albanien, rechts der offene Tourenwagen Lagonda (1932).

Oldtimer-Leidenschaft – eine ewig junge Liebe zu alten Autos

Von HALWART SCHRADER

Antiquitätensammlern vermag man kaum zu imponieren, wenn man ihnen von 70, 50 oder gar nur 30 Jahre alten Schätzen berichtet. Kostbarkeiten mit historischem Wert sollten in ihren Augen hundert Jahre oder älter sein. Automobilenthusiasten, deren Herz der Oldtimerei gehört, sehen sich erstmals 1986 – und auch das nur theoretisch – imstande, eine 100jährige Motorwagen-Antiquität zu präsentieren. Denn vor 1886 gab es noch keine Benzinkutsche ...

Theoretisch könnte ein Autosammler in diesem Jahr ein 100jähriges Vehikel besitzen. In der Praxis sieht das anders aus: Nur eine Handvoll derart betagter Fahrzeuge existieren heute noch und befinden sich in Museumshand. Es ist erstaunlich, daß der allererste Benz und ebenso der Daimler-Motorwagen Nummer eins noch existieren – die Urväter der Motorisierung sozusagen.

In diesem Jahr bilden sie die Hauptanziehungspunkte in Stuttgart und München für Automobil-Liebhaber: Ein volles Jahrhundert Automobilismus – das lassen sich auch jene etwas kosten, die mit ihren Schnauferln zur Riesenparty von Untertürkheim oder zur Jubelfahrt in Richtung Deutsches Museum München aufbrechen.

Wenn man den Begriff „Oldtimer“ auf jene Zeitabschnitte gemünzt wissen will, die manche Veteranenclubs nur als „klassisch“ anerkennen, nämlich bis etwa 1940, dann mag man erstaunt sein, die Zahl von etwa 280 000 Fahrzeugen zu hören, die aus jener Epoche stammen und mehr oder weniger fahrbereit sind. Diese Zahl umfaßt aber allein über 140 000 Ford A-Modelle, von denen die meisten in den USA zu finden sind.

Das A-Modell, gebaut von Ende 1927 bis 1932 (nicht nur in Detroit, sondern auch an weltweit etwa 25 Fabrikationsplätzen), galt als ebenso unzerstörbar wie sein Vorgänger, das legendäre T-Modell (mit 15 Millionen Stück Weltrekordhalter bis zum Käfer-Boom), von dem auch noch über 100 000 Stück am Leben sein sollen. Die Zahlen dürften als einigermaßen zuverlässig anzusehen sein: Die meisten Ford A- und T-Besitzer gehören speziellen Clubs an; eine aktive Ersatzteil-Industrie von Chicago bis Taipeh macht Riesenumsätze mit diesen nimmermüden Ford-Fans.

Ein paar tausend Veteranen anderer Fabrikate existieren ebenfalls. Man muß bedenken, daß es allein zwischen 1895 und 1935 rund um den Globus an die 5000 Marken gab – nie gleichzeitig: Viele der ersten Unternehmen verschwanden kurz nach der Jahrhundertwende, andere überlebten den Ersten Weltkrieg nicht, und ein Markensterben setzte noch einmal während der Weltwirtschaftskrise 1928–1932 ein.

Beachtlich ist die Zahl von „antiken“ Automobilen, deren Markenname schon das Jahr 1914 nicht mehr erlebte. Zu Hunderten kann man solche Spezies alljährlich am ersten Sonntag im November sehen, wenn man an der Londoner Hyde Park Corner Zeuge ihres Aufbruchs nach Brighton ist oder sie bei der Ankunft im Seebad bewundert. Über 400 Veteranenwagen, alle vor 1904 gebaut, beteiligten sich 1985 an dieser Traditionsfahrt, die mit geringen Unterbrechungen in den Kriegsjahren seit 1896 veranstaltet wird und zu den wichtigsten Ereignissen der britischen Oldtimer-Society gehört.

In jedem November tauchen neue, in jahrelanger Restaurierungsarbeit wiedererstandene Oldies auf, deren Namen nur Insider kennen: Phoenix, Shave-Morse, Penelle, De Boisse, Cottereau, Gilbert ...

Es gibt auch eine beträchtliche Zahl motorisierter Uralt-Vehikel, deren Namen heute noch geläufig sind. Sie tauchen nicht nur beim London-Brighton Run auf, sondern fahren bei zahlreichen Rallyes in Europa mit: Peugeot, Adler, Opel, Renault, Fiat, Mercedes alias Daimler.

Peugeot-Automobile gibt es seit 1889 (in drei Jahren ein Grund zum Feiern in Frankreich), Opel stieg 1898 ins Automobilgeschäft ein, Fiat ein Jahr später. Weniger methodisch als Daimler-Benz begannen diese Firmen erst relativ spät, sich um Veteranen der Produktion von einst zu kümmern, sie für hauseigene Kollektionen zurückzukaufen.

Bei Peugeot, der ältesten noch existierenden Automobilfabrik Frankreichs, kam man erst in den siebziger Jahren auf den Gedanken, den Ankauf alter und ältester Autos der eigenen Marke in die Wege zu leiten. Es muß das Werk viel Geld gekostet haben, Oldtimer ab anno 1889 zu erwerben – Fahrzeuge, die bei Daimler-Benz in Untertürkheim schon seit Anbeginn im Depot verblieben. Das Werksmuseum in Stuttgart gibt es seit 1936.

Noch heute kommt es vor, daß verschollen geglaubte Schnauferl aus der Zeit vor 1900 dem Museum angeboten werden – Fundstücke aus Südamerika oder Australien, die das Schicksal vor oldtimersüchtigen Geschäftsleuten bislang bewahrte.

Sie sind schon seit mehr als 20 Jahren auf Achse, die Profis im Oldtimer-Aufspür-Gewerbe, sowohl auf Bestellung als auch in eigenem Auftrag auf Schatzsuche. Ende der sechziger Jahre gab es noch viel aufzuspüren, und man mußte durchaus nicht bis nach Kabul oder Sydney reisen, um einen betagten Benz, Martini oder Rolls-Royce zu finden. Beträge zwischen 5000 und 10 000 Mark reichten aus, um einen herrlichen Boliden der „Messing-Ära“ (alle blanken Teile waren vor 1914 in Messing, später in Nickel, ab 1928/30 in Chrom) zu kaufen. Man legte seinerzeit noch nicht die Supermaßstäbe punkto Originalität an und akzeptierte, wenn dem Oldie der fehlende Vergaser irgendwann durch ein etwas jüngeres Instrument ersetzt worden war oder wenn die Azetylengas-Beleuchtungsanlage (bis etwa 1918 üblich) nachträglich elektrifiziert wurde.

Inzwischen ist man pingeliger geworden – und muß dafür auch zahlen. Absolut originalgetreu ist Voraussetzung, wenn es sich um einen Oldtimer der Urzeit handelt; die Nachfertigung einzelner Teile, die Restaurierung kann je nach Umfang der Arbeiten zwischen 20 000 und 100 000 Mark kosten.

Dementsprechend weit oben rangieren die Wertschätzungen für originale oder doch originalgetreue Veteranen der Zeit vor 1920. Und die Branchenprofis, die solche Fahrzeuge vermitteln, müssen Experten sein, um die Spreu vom Weizen unterscheiden zu können. Es sind nicht unbedingt die ältesten Autos, für die eine betuchte Klientel die höchsten Summen anzulegen bereit ist. Einen Benz Baujahr 1891 kann man zwar in ein Museum stellen, auch einmal in einem Korso mitfahren lassen – weitaus höher notieren Oldtimer, mit denen man „richtig“ fahren kann, die zudem groß, selten und in ihrer Erscheinung imposant wie ästhetisch sind. Die über ein hohes Leistungspotential dank Acht- oder Zwölf-Zylindermotor verfügen, mit denen man jedem Lorinser 190 2.3 die Schau stehlen kann. Das sind Fahrzeuge vom Schlage eines Kompressor-Mercedes der dreißiger Jahre oder Maybach Zeppelin der gleichen Ära, das sind die Hispano-Suiza und Duesenberg, Isotta-Fraschini und Delahaye, Horch und Bugatti. Ab 150 000 Mark ist man dabei – auf den Auktionen von Christie's oder Sotheby's in London, Christian Huet in Paris oder James Leake in Scottsdale (Arizona).

Ein eleganter Sechser: Audi 225 Sport von 1937

Ein Bugatti ist auch schon für 40 000 Mark zu bekommen, wenn man lange genug sucht; oder ein Delahaye für 25 000. Aber dann geht es erst richtig los: Die Restaurierung eines Prachtstücks hat Geschäftsleute ruiniert, Ehepartner getrennt, Bankmanager den Job gekostet.

Was verleitet einen Familienvater dazu, sich plötzlich mit Oldtimern zu beschäftigen? Sind es Kindheitserinnerungen, die über die Seelen-Leinwand flimmern, Erinnerungen an Vaters alten Brennabor oder DKW? Ist es technisch-historisches Interesse, vielleicht auch nur die pure Lust nach etwas Angeberei?

Eine Mischung von alledem gibt den Nährboden für den Oldtimer-Bazillus ab. Mancher kann sich erst mit 50 jenes Auto leisten, von dem er mit 20 träumte – und inzwischen ist ein Mercedes 190 SL oder Alfa Giulietta Sprint eben ein Oldtimer geworden. Natürlich kennt die Zunft eine weitere Spezies engagierter Veteranensammler – das sind jene, die einen Teil ihres Vermögens ebensogut in Briefmarken oder edlen Steinen anlegen könnten.

Sie bevorzugen aber ein paar alte Bentley-Roadster oder Packard-Limousinen, wie sie Filmstars, Börsenspekulanten oder Gangsterbosse besaßen, vielleicht auch Meistertenöre wie Richard Tauber, dessen Konpressor-Mercedes für 165 000 Mark den (erst vierten) Besitzer wechselte.

Humphrey Hornby in Bayon City (Indiana) legte sein Geld in 98 alten Autos an, darunter 24 Duesenberg; jedes Auto würde auf einer Auktion über 100 000 Dollar bringen. Der Brüsseler Ivan Mahy besitzt eine Kollektion von über 600 Veteranen. Die Brüder Schlumpf im elsässichen Mülhausen brachten es auf 425 – der Sammeleifer wurde ihnen zum Verhängnis: Ihre Textilfirma ging bankrott. Die größte und sicher auch wertvollste Oldtimer-Kollektion besaß der Amerikaner Bill Harrah in Reno (Nevada); als er starb, hinterließ er an die 1300 Automobile. Einmaligkeiten wie Banalitäten waren darunter, aber ihr Gesamtwert dürfte gut 50 Millionen Dollar betragen haben.

Wohl dem, der sich bescheidet und als Oldtimer-Fan mit einem Opel Olympia von 1952 vorlieb nimmt, mit einem Messerschmitt-Kabinenroller oder einem Brezelfenster-Volkswagen der ersten Nachkriegsserie. Restaurierung und Pflege dieser Oldies (und in den Augen jüngerer Enthusiasten sind sie es durchaus schon) können ebenfalls ins Kleingeld gehen.

Aber man braucht in der Regel keine fünfstelligen Beträge, um mit solchen Fahrzeugen ins Hobby einzusteigen. Die Ersatzteilfrage ist weniger prekär, man kann derlei Autos heute durchaus noch im Straßenverkehr bewegen, ohne als Verkehrshindernis Ärger zu erregen – und man hat die Gewißheit, daß auch diese Wagen eines nicht allzu fernen Tages zu begehrten Raritäten avancieren werden.

Schon heute ist jeder Mercedes-Benz 180 Diesel der fünfziger Jahre ein Oldie mit Sammlerstatus, ebenso jeder NSU Prinz, jeder Buckel-Volvo. Erst recht sind es die Wagen der teureren Kategorien sowie die Cabriolets der Rock'n'Roll-Epoche, die barokken Ami-Schlitten, die Skurrilen und Sonderlichen. Noch läßt sich an einem zum Kombiwagen umgebauten Opel Admiral 1964 nichts verdienen, nur die Fans jauchzen vor Vergnügen, wenn sie ein solches Monstrum sehen, wie sie sich auch schon nach jedem NSU Ro 80 umdrehen, nach einer BMW Isetta, nach einem Citroën DS 19, nach einem Goggomobil – längst Sammlerstücke, bevor sie Antiquitäten-Status erlangt haben.

Man darf annehmen, daß zum 200. Geburtstag des Automobils wesentlich mehr Geburtstagskinder mit von der Partie sind, die ihren 100. oder 150. begehen – ob man sie indessen auf der Straße bewundern dürfen wird, muß bezweifelt werden. Eine solche Chance wird man Benzinfahrzeugen kaum noch zugestehen können – eher schon Solarenergievehikeln. Möglicherweise zählen die dann aber auch schon zur Antiquitäten-Kategorie – es sind schnellebige Zeiten, die mit der Erfindung des Automobils über uns kamen.

Sammlungen alter Autos spiegeln Kraftfahrzeug-Geschichte wider. Weltbekannt sind das Daimler-Benz-Museum in Untertürkheim und das Schlumpf-Museum in Mülhausen

Der Louvre der klassischen Automobil-Baukunst

Breite, kiesbedeckte Alleen führen an *500 Fahrzeugen von neunzig* verschiedenen Marken vorbei. Die Oldtimer glitzern im Schein von antiken Straßenlaternen. Aus einer mächtigen Orgel erklingt Musik von Bach und Händel und durch 8000 Quadratmeter Glas im Dach lugt scheu der Tag.

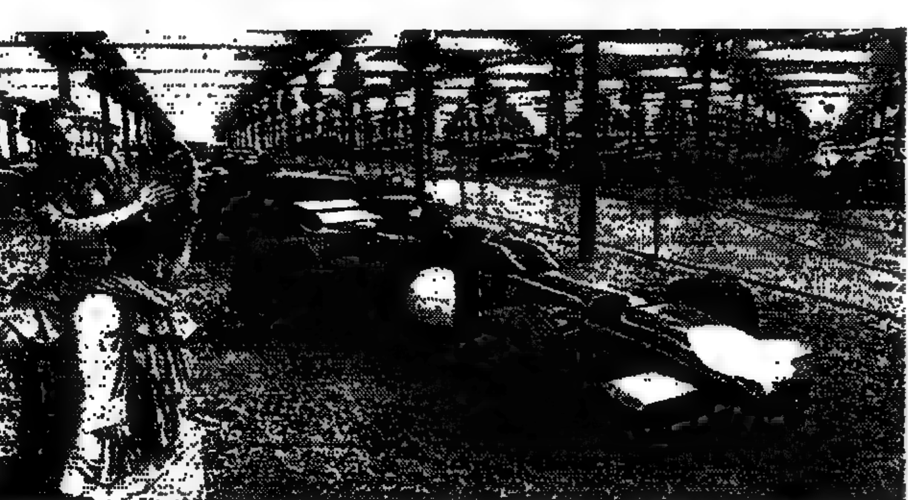
Die Schritte knirschen beim zweistündigen Spaziergang entlang der Herrlichkeiten aus Automobilfabriken der ganzen Welt auf dem hellen Kies, doch beeinträchtigt dies die fast andächtige Stimmung inmitten der einzigartigen Ansammlung von Chrom und Blech, Leder und Holz, Schönheit und Eleganz, Prestige und Kraft nicht.

Die Augen der Besucher leuchten. Vergessen ist der gesalzene Eintrittspreis. Wo gibt es eine komplettere Schau des Automobils von seinen Anfängen bis heute? Drei Millionen Besucher haben im elsässischen Mülhausen hinter rötlich-braunen Backsteinmauern und unter einem Dach, das zwei Fußballfelder decken könnte, das märchenhafteste Automobilmuseum der Welt seit seiner Eröffnung im Sommer 1982 besucht.

Das „Musée national de l'automobile“ ist eine Schau der Superlative. Ein französischer Dampfwagen von Jacquot aus dem Jahr 1878 ist zu sehen, das älteste Auto des Museums und eines der ältesten der Welt. Unweit davon ist ein prächtiger BMW M1 dicht umlagert. Der Entwurf des Superautos stammt von Giugiaro; es hat einen Hubraum von 3,5 Liter und entwickelt 470 PS. Einziger Schönheitsfehler des Wagens: er ist nur eine Leihgabe auf Zeit seines Besitzers Helmut Marko, Sieger von Le Mans 1971.

Das Museum, das die beiden Textilbarone Hans und Fritz Schlumpf schufen, erzählt Geschichte und Geschichten – von Autos und immer wieder Autos. *Da steht beispielsweise* ein Renault T AG 1, der während der Marnechlacht im September 1914 als Truppentransporter eingesetzt wurde. Er ist umringt von einer Bugatti-Sammlung mit 123 Modellen, einmalig auf der Welt und für jene ein Wunder, die wissen, daß von zahlreichen Bugattis nur ein Exemplar gebaut wurde ...

Die wertvollsten Autos der Sammlung, ein Bugatti Royale Coupé Napoléon 1930 und ein Bugatti 41 Royale Limousine Park Ward, stehen auf Drehscheiben – funkelnd und mit sechs Metern Länge scheinbar endlos.



Blick in die Rennsport-Halle: Im Vordergrund ein Ferrari 312 B, wie ihn Jacky Ickx fuhr.

Das Bugatti-Coupé gehörte dem legendären Autobauer Ettore Bugatti persönlich. Es hat einen Hubraum von sage und schreibe 12 763 Kubikzentimetern. 250 PS trieben es auf 180 Stundenkilometer. Die Karosserie hatte Ettore Bugattis Sohn Jean entworfen. Der Wert des Traumautos wird auf drei Millionen Mark beziffert. *Es ist damit das teuerste Auto* der Welt und das Prachtstück des „Bugatti-Tempels“, der von vielen auch „Ali Babas Höhle“ genannt wird.

Die Technik kommt im Museum nicht zu kurz. Der Geschichte des Vorderradantriebs widmete man in der Ausstellung sogar eine eigene Ausstellung. Der „Traction avant“ von Citroën beispielsweise, in 16 Millionen Exemplaren hergestellt und im Automobilbau ein wichtiges Kapitel, stand monatelang im Mittelpunkt. Da feierten die Franzosen sich selbst. „Im Jahre 1934 wurde der Citroën 7 A innerhalb von 13 Monaten entwickelt, gebaut, getestet und serienmäßig auf den Markt gebracht“, heißt es in einem Schriftstück des Museums. „Ein Rekord in der Geschichte des Automobilbaus ... und eine Anthologie des Lebens der Franzosen.“

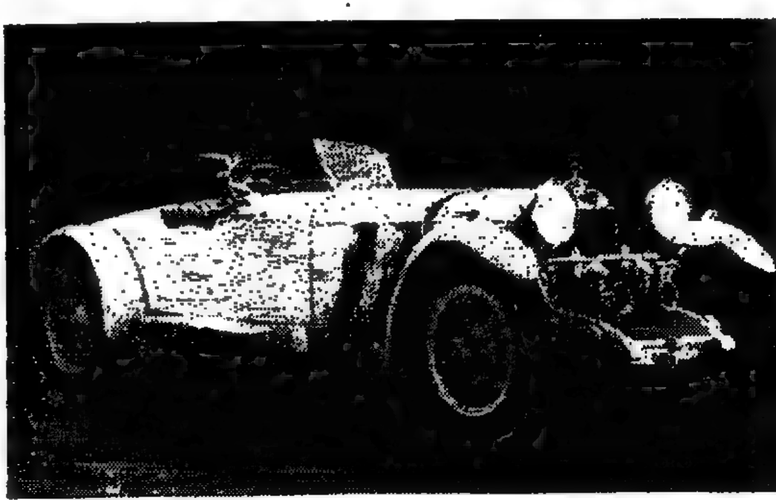
Welches die Schönsten unter den Schönen des Automobilbaus sind, ist in Mülhausen immer wieder Gegenstand von *Diskussionen. Sicher ist,* daß die Ausstellung nicht zu Unrecht „Louvre des Automobils“ genannt wird. Der eine ist verliebt in einen Elfenbein-Türöffner an einem Rolls-Royce, der andere in das Sprachrohr, das die Verständigung zwischen Chauffeur und Passagieren eines Maybach-Zeppelin von 1934 erleichtert. Allgemeiner Beifall aber ist dem Mercedes-Benz 300 SL von 1956 sicher, den Fritz Schlumpf privat fuhr. Oder dem Rolls-Royce II von 1931, ein Klassiker jedes Automuseums, der natürlich in Mülhausen nicht fehlt und dem Serpollet-Rennwagen von 1902, bei dem der Dampfmotor erstmals unter einer windschnittigen Haube untergebracht war. Den Liebling der feinen Gesellschaft zu Beginn des Jahrhunderts, ein Delauney-Belleville aus dem Jahr 1907 sowie den Panhard-Levassor von 1911, der seinen Besitzern ebenfalls Prestige verlieh, schließen die meisten Besucher ins Herz.

Bewundert und bejubelt aber werden ein violetter Bugatti T 64, in den sein Konstrukteur all sein Können investierte, ein Mercedes-Benz 540 K mit einer aufregenden Karosserie und vielen Meilen auf dem Tacho, die der Sportzweisitzer in England zurückgelegt hat, und schließlich ein Peugeot von 1927 mit Speichenrädern, außergewöhnlich leisem Lauf und einer unübertrefflichen Eleganz.

WALTER H. RUEB

Mit Kaleschen beginnt die Ahnenreihe

Wie aus den Tüftlerwerkstätten das Fundament einer großen Firma zusammenwuchs und welche genialen Fortbewegungsmittel daraus hervorgingen, wird in der kathedralenähnlichen ehrfurchtsvollen Stimmung des Daimler-Benz-Museums in der Stuttgarter Mercedesstraße deutlich, das nach Umbauten und Neugestaltung rechtzeitig vor dem Jubiläum wieder eröffnet wurde (siehe WELT vom 14. Januar).



Schnell und prestigeträchtig: Kompressor-Mercedes SSK

Die Ausstellung beginnt nicht erst mit den Fahrzeugen um 1909, als der dreizackige Stern als Warenzeichen für alle Fabrikate der Daimler-Auto-Gesellschaft angemeldet wurde, sondern schon mit den Vorläufern, die zum Auto führten. Damit sind die Dampfmaschinen und Kaleschen um die Jahrhundertwende gemeint.

In bestem Zustand stehen auf kleinen Sockeln die ersten Motorkutschen und sogar Daimlers Konstruktionsskizze aus dem Jahre 1886 bleibt erhalten. Unabhängig von Daimler war im gleichen Jahr Karl Benz mit einem dreirädrigen Patentmotorwagen zum ersten Male durch die Mannheimer Straßen gerollt. Das Originalmodell und nicht eins der vielen Nachbildungen ist hier zu besichtigen, ebenso das erste vierrädrigen Fahrzeug, die umgebaute Pferdekarosse Gottlieb Daimlers. Diese historischen Wagen haben heute im Daimler Museum ein mindestens ebenso großes Besucherinteresse wie die legendären „Silberpfeile“ großer Renntage oder die technische Perfektion moderner Versuchs- und Straßenfahrzeuge. In dieser aktuellen Abteilung können sich die Besucher (der Eintritt ist frei) ein gutes Bild über den technischen Wechsel von einer Modellgeneration zur nächsten machen.

Auf Bildschirmgeräten wird bei Bedarf Nachhilfe zu komplizierten Themen wie Forschung, Entwicklung und technische Möglichkeiten in Zukunft erteilt. Die aufwendige Raumlenker-Hinterachse und warum sie die Räder so sicher führt, die Arbeitsweise des ABS und Anti-Schlupf-Systems sowie die Konstruktion des Allradantriebs gehören zu den Informationskreisen, die der Gast abrufen kann.

Schon früh in der Werksgeschichte hatte die Zeit rennsportlicher Aktivitäten eingesetzt. Vom ersten Rennen an – dazu waren in größter Eile im März 1901 drei Mercedes-Wagen mit 35 PS nach Nizza geschafft worden – wurde die Überlegenheit der Fahrzeuge von Daimler und Benz deutlich. Die wie Perlen auf der Schnur aneinandergereihte Modellkette mit den Kompressorwagen (120 PS), die unter anderen 1924 die Targa Florio gewannen, die 2-Liter-Achtzylinder-Rennwagen (mit bis zu 160 PS), die von 27 Rennen 21 mal als Sieger durchs Ziel gingen, benötigt nicht mal die damals üblichen gelackten Siegerkränze um auch nach 58 Jahren bestaunt zu werden. Das gilt auch für den Spezial-Roadster, Typ 540 K, Baujahr 1936, oder den 5,57 Liter Rekordwagen aus dem Jahre 1938 (437 km/h).

Natürlich finden auch die gradlinigen eleganten Nachkriegsmodelle, die sogenannten neuen Generationen, die 350 und 450 SL und SLC Sportwagen und der schnelle Keil der C 111 mit Wankelmotor einen angemessenen Ausstellungsraum, doch das besondere bleibt die nirgendwo sonst zu sehende „Ahnenreihe“.

Der Erinnerungswert dieser Erfindungen, die Produkte der ersten Pioniere, bescheren nicht nur nostalgisch Gesinnten Wachträume.

Die Öffnungszeiten: Dienstags bis sonntags von 9 bis 17 Uhr, montags und feiertags geschlossen. Bisher haben mehr als 3,5 Millionen Autointeressierte das Museum besucht.

HEINZ HORRMANN



Es gibt Zeichen, die werden zum Symbol.

Jedes Markenzeichen ist letztlich nur so gut wie das Produkt, das dahintersteht.

Das gilt besonders für den Mercedes-Stern.

Denn dahinter steht eine lange und erfolgreiche Tradition im Bau anspruchsvoller Automobile.

Und sogar eine kleine Anekdote:

Vor über 100 Jahren schickte Gottlieb Daimler seiner Frau eine Postkarte, auf die er über seinem Wohnhaus in Deutz einen Stern gezeichnet hatte.

„Dieser Stern", so soll er prophezeit haben, „wird einmal segensreich über unserem Werk aufgehen".

Er selbst hat, wie auch Karl Benz, den Grundstein dazu gelegt.

Im Juni 1909 wurde der Dreizack-Stern, der als Symbol die Motorisierung des Verkehrs auf dem Lande, zu Wasser und in der Luft verdeutlichen sollte, als Warenzeichen angemeldet.

Als Stern im Ring wurde er 1923 als Warenzeichen eingetragen.

Seit dieser Zeit schmückt er – im Laufe der Jahrzehnte kaum verändert – die Produkte der Daimler-Benz AG.

Er wurde zum Inbegriff all jener Tugenden, die Daimler-Benz weltweit berühmt gemacht haben:

Leistung und Qualität. Fortschritt und Beharrlichkeit. Pioniergeist und Zuverlässigkeit.

Ein Markenzeichen mit so hohen Werten zu besitzen, ist eine besondere Verpflichtung.

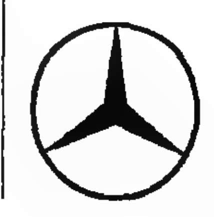
Es gehört zur Tradition unseres Unternehmens, mit immer neuen Lösungen Maßstäbe zu setzen, die das Auto noch attraktiver, sicherer, komfortabler und umweltfreundlicher machen.

Wir sind stolz darauf, daß auch nach 100 Jahren noch der kühne Erfindergeist unserer Firmengründer bei uns lebendig ist.

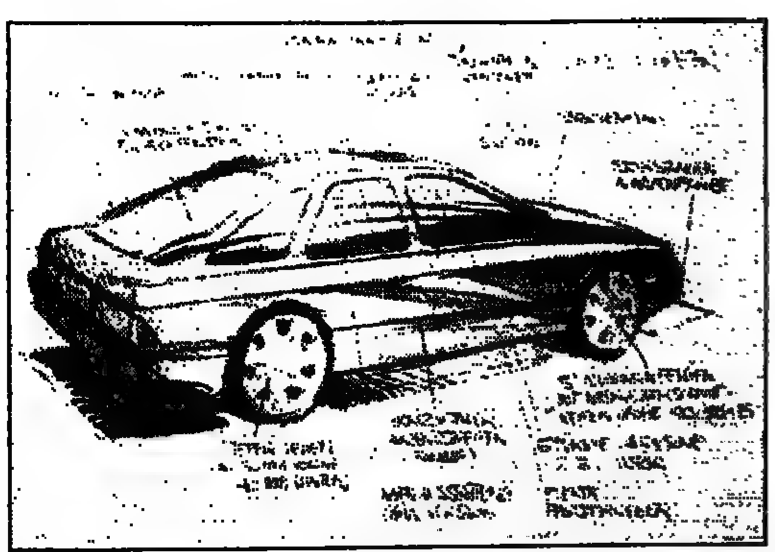
Und daß unsere Mitarbeiter stets bereit waren, das Erbe von Karl Benz und Gottlieb Daimler zur Maxime ihres Denkens und Handelns zu machen.

So wurde aus einem Stern-Zeichen der „gute Stern auf allen Straßen".

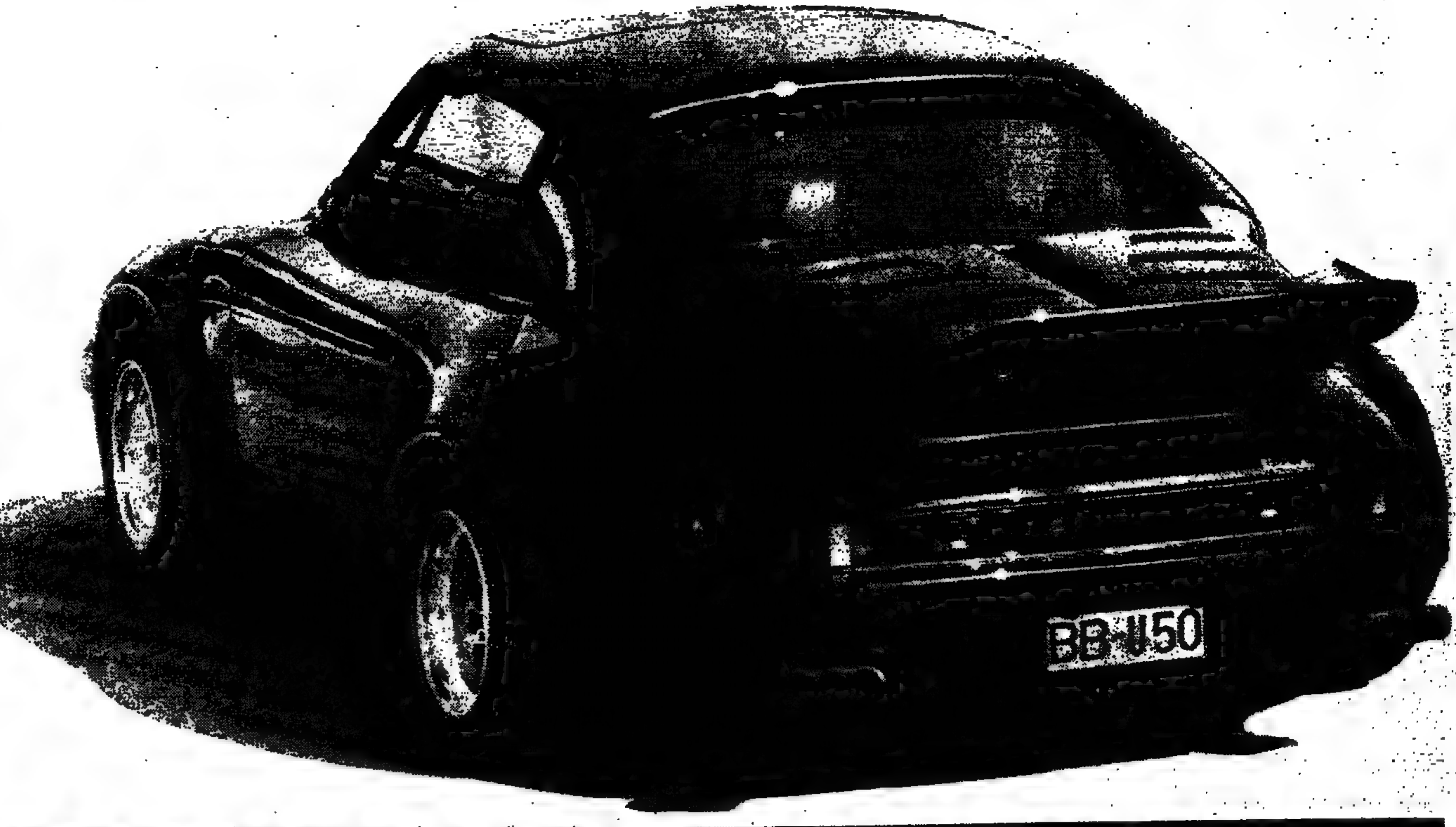
Ein Symbol, das die Richtung weist. Und dem man gerne folgt.



DAIMLER-BENZ AG



Für die Anpassung an Kundenwünsche können am Sierra Veränderungen an Fahrwerk und Karosserie vorgenommen werden.



Tuning: Individuelle Detailverbesserung der Serienmodelle

Von WOLFGANG RAUSCH

Vor 20 Jahren war „Okrasa" ein Zaubermittel, um müde Männer munter zu machen. Dabei handelte es sich freilich nicht um das Potenzmittel ähnlichen Namens, sondern um eine Kraftkur anderer Art, die Tuner Oettinger dem damals so beliebten Käfer angedeihen ließ.

Ein Okrasa-Käfer galt als reißender Wolf im diskreten Schafspelz. Flotte Exemplare erreichten die damalige Schallmauer von 150 km/h für flotte Automobile und sorgten für entsprechende Verblüffung bei anderen Autofahrern, unterschieden sie sich äußerlich doch allenfalls durch ihre X-Beine von ganz normalen Käfern.

Auch heute noch ist Dipl.-Ing. Oettinger im Tuning-Geschäft. Der Schwerpunkt seiner Arbeit aber hat sich völlig verlagert. Seinerzeit war der Wunsch vieler Fahrer nach mehr Leistung und besseren Fahreigenschaften nur allzu verständlich. Engagierte Fahrer klagten nicht nur über mangelndes Temperament, sondern auch über ein schwer kontrollierbares Fahrverhalten serienmäßiger Autos, waren doch Pendelachsen oder blattgefederte Starrachsen die unrühmliche Regel.

Die klassischen Tuning-Rezepte zur Leistungssteigerung umfaßten eine Erhöhung der Verdichtung durch Abschleifen des Zylinderkopfes, eine Erweiterung und Bearbeitung von Kanälen und Brennräumen, scharfe Nockenwellen und Mehrvergaser-Anlagen, nur in Ausnahmefällen auch eine aufwendige Hubraum-Vergrößerung, die noch immer als bester Weg zur Mehrleistung gilt.

Das Fahrwerk wurde tiefergelegt; falls konstruktiv möglich, erhielten die Hinterräder einen negativen Sturz, was zur erwähnten X-Beinigkeit führte. Breitere Reifen auf Alu-Felgen waren schon damals populär, Koni-Stoßdämpfer galten als besonders sportlich.

Natürlich hatte schon damals der TÜV ein Mitspracherecht, aber die seriösen Tuner hatten keine Schwierigkeiten, diese Klippe zu umschiffen.

Offenbar geht es der Tuning-Branche derzeit besser als jemals zuvor. Das ist erstaunlich, denn die Voraussetzungen für nachträgliche Leistungssteigerungen haben sich drastisch verschlechtert.

Zunächst einmal gibt es heute Serienautos in jeder Preislage, die praktisch jeden denkbaren Leistungswunsch erfüllen. Sportliche Sondermodelle biederer Limousinen gibt es schon lange, aber erst der Golf GTI kam auf zuvor nicht für möglich gehaltene Stückzahlen, wurde zum Trendsetter und ermutigte die Konkurrenz, mit ähnlichen Modellen zu kontern.

Eines der radikalsten Mittel, die Motorleistung zu erhöhen, wurde von einem Tuner zur Serienreife entwikkelt: der Turbolader. Michael May war es, der Ende der sechziger Jahre mit aufgeladenen Ford-Modellen für Aufsehen sorgte. Seither hat der Turbolader Einzug in die Serie gehalten, ermöglicht er doch bei Großserienautos mit vergleichsweise geringem Aufwand eine Leistungssteigerung um rund 40 Prozent.

Dieses Mittels bedienen sich auch Kraftzwerge wie der Uno Turbo oder der Renault 5 Turbo, die für einen Kaufpreis um 20 000 Mark immerhin 200 km/h schnell rennen.

Bei deutschen Herstellern ist der Turbolader wenig beliebt, hat er doch bei Ottomotoren einige prinzipielle Nachteile. VW versucht, mit einem mechanischen Lader im Polo G 40 diese Nachteile zu umgehen, setzt aber ebenso wie andere Hersteller verstärkt auf eine alternative Form der Leistungssteigerung: den Vierventil-Zylinderkopf.

Bei Serienautos ermöglicht er eine Leistungssteigerung um etwa 30 Prozent, gilt aber gegenüber der Aufladung als die elegantere Lösung. Der neue Vierventil-Golf mag als Beispiel dafür dienen, daß einerseits ein „Werkstuning" viel billiger ist als eine nachträgliche Leistungssteigerung mit viel Handarbeit und Austausch von Serienteilen gegen in Kleinstserie gefertigte Spezialteile, andererseits aber Tuner noch immer Möglichkeiten haben, die Leistungsschraube weiter anzuziehen. Oettinger nämlich erhöht die Leistung von 139 auf 160 PS und verlangt dafür 7000 Mark. Damit ist dieser Golf um 10 000 Mark billiger als zuvor mit dem von Oettinger selbst entwickelten Vierventiler!

Seit einiger Zeit hat der Mercedes 190 den Golf als beliebtestes Tuning-Objekt abgelöst. Wohl gibt es auch bei Mercedes einen „werksgetunten" Vierventiler, den 190 2,3-16, aber der beeinträchtigt nicht etwa das private Tuning-Geschäft, im Gegenteil: er beflügelt es nachhaltig.

Wobei das „beflügelt" getrost wörtlich genommen werden kann. Um nämlich die ursprünglich für solche Geschwindigkeiten keineswegs konzipierte Karosserie auch bei 230 km/h noch sicher auf der Fahrbahn zu halten, war Mercedes gezwungen, sie mit unschönem Flügelwerk zu dekorieren. Die Spoiler aber wurden bald zum Potenz-Symbol und erweckten in zahllosen Eignern biederer 190er den unwiderstehlichen Wunsch, ihr Auto in ähnlicher Weise zu zieren, um wenigstens äußerlich mit dem teuren Trendsetter gleichzuziehen!

Dabei ist es keineswegs so, daß die Tuning-Branche, die solche Wünsche gern erfüllt, nicht auch Mehrleistung für den 190 offeriert. Neben den renommierten Mercedes-Tunern, wie AMG, Brabus oder Lorinser, hat sich auch Oettinger des 190er angenommen und bietet beispielsweise für Leute, denen auch der 190 2,3-16 noch nicht flott genug ist, für 8000 Mark eine Leistungserhöhung auf 215 PS an.

Solche Wünsche sind indes relativ selten. Mit der serienmäßig gebotenen Leistung sind offenbar mittlerweile die weitaus meisten Autobesitzer zufrieden. Auch das Fahrwerk der Sportlimousinen läßt heute kaum mehr Wünsche offen und wird zuweilen durch nachträgliche Tuning-Maßnahmen sogar eher schlechter denn besser.

Erschwerend kommt das Abgas-Problem hinzu. Grundsätzlich kann natürlich auch ein Kat-Auto in der Leistung gesteigert werden, aber dazu ist ein beträchtlicher Aufwand erforderlich, wenn der TÜV seine Zustimmung geben soll. Einen solchen Aufwand können sich nur wenige große Tuner leisten.

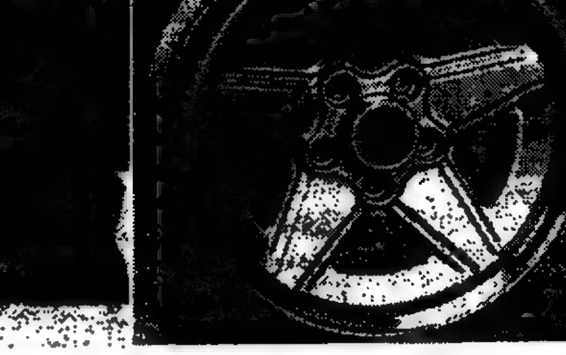
Waren einst die Kunden der Tuner bestrebt, als Wolf im Schafspelz aufzutreten und mit äußerlich unauffälligen Autos Understatement zu betreiben, ist heute das Gegenteil der Fall: Dem braven Schaf wird ein Wolfsfell übergestreift!

Es ist kaum zu glauben, aber wahr: Bei fast 90 Prozent der nachträglich veränderten Autos beschränkt sich das Tuning auf die Optik, also auf Spoiler, Zierstreifen, dekorative Alu-Felgen oder ein attraktives Interieur. Etwa sechs Prozent lassen zusätzlich das Fahrwerk durch Tieferlegen verbessern, wobei dahingestellt bleibt, ob das ausschließlich wegen der verbesserten Straßenlage geschieht oder eben auch wegen der verbesserten Optik.

Es verbleiben also ganze vier Prozent, die ihrem Auto auch ein „echtes" Tuning angedeihen lassen und ihr Geld in eine Leistungserhöhung investieren. Das Motto „Mehr sein als scheinen" hat sich in das Gegenteil verkehrt.

Burkhard Bovensiepen veredelt in seiner Firma Alpina BMW-Autos und gilt dafür als erste Adresse. Rund 500 Autos verlassen jährlich als Alpina-BMW seine Hallen – Bovensiepen ist vom KBA als Hersteller anerkannt. Äußerlich ist ein Alpina-BMW am typischen Streifendekor zu erkennen.







Nicht nur ein Alpina-BMW allerdings, denn den 500 „echten" Alpina-BMW stehen weit mehr als 10 000 „Identity Kits" gegenüber, die der geschäftstüchtige Bovensiepen im Jahr verkauft, und bei diesem Identity Kit handelt es sich um nichts anderes als das bekannte Streifendekor!

Es drängt sich dabei der Vergleich mit einem Parvenü auf, der seinen Frack mit gekauften Orden behängt. Ein solcher Vergleich wäre aber etwas unfair. Schließlich ist wirklich nicht einzusehen, warum man viel Geld in eine Leistungssteigerung investieren soll, wenn man das heute serienmäßig vorhandene Leistungspotential ohnehin nicht ausschöpft.

Der Wunsch aber, Nonkonformismus zu demonstrieren und sich aus der Uniformität der windkanalgeglätteten Einheitsautos herauszuheben, ist ebenso verständlich wie legitim.

Dieser Wunsch hat auch entscheidend dazu beigetragen, daß Geländewagen bei uns immer beliebter werden, obwohl es in Deutschland kaum eine Gelegenheit gibt, sie abseits fester Straßen einzusetzen. Selbst bei einem Geländewagen aber besteht noch immer der Wunsch, sich von den Markenkollegen abzuheben und ihn durch mehr oder weniger sinnvolles Zubehör wie überbreite Reifen, Rammschutz oder Seilwinde zu individualisieren.

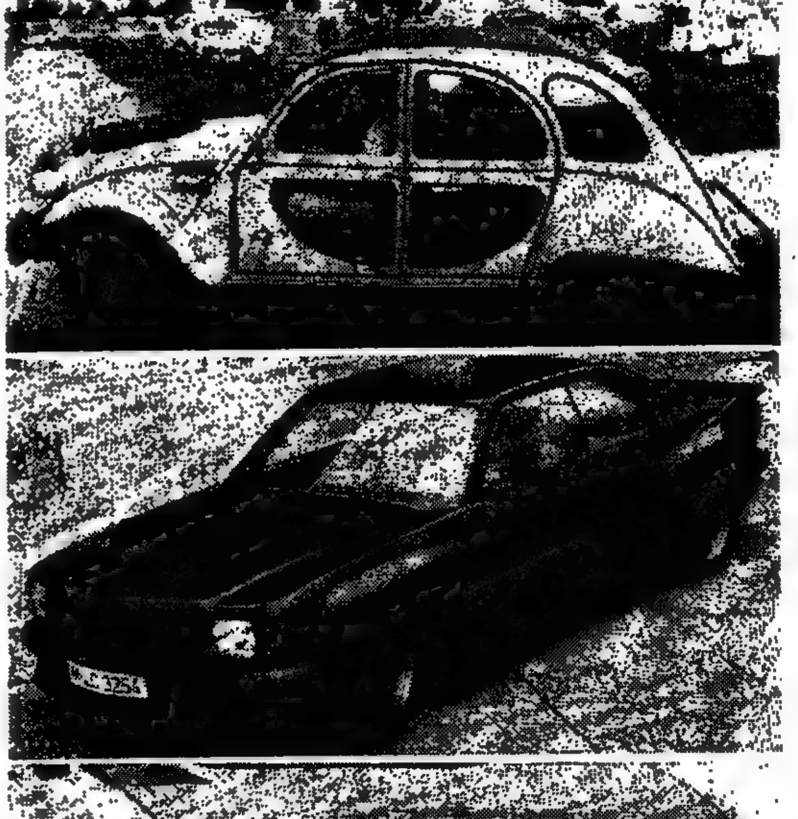
In Amerika wird diese nachträgliche Anpassung an individuelle Wünsche „customizing" genannt und ist weit verbreitet. Der Psychologe Horst Nowak meint dazu in der Fachzeitschrift „auto, motor und sport": „Indem er dem Objekt seinen – wie er glaubt – ganz persönlichen Stempel aufdrückt, ergreift er auf eine intensivere Weise Besitz davon. Gleichzeitig dient ihm das Objekt als Ausdrucksmittel, als Visitenkarte, die er jedermann unaufgefordert zusteckt."

Der Wandel in der Tuning-Branche ist offensichtlich und unverkennbar. Aus den „Schnellmachern" von einst sind „Schönmacher" geworden, die Branche lebt nicht mehr von Veränderungen der Technik, sondern der Optik. Schlechter aber lebt sie deshalb keineswegs!

Zur Ehrenrettung der Freunde eines optischen Tunings sei festgestellt, daß es ihnen keineswegs nur darum geht, ihre Vorstellungen äußerlich, und damit weithin erkennbar, zu verwirklichen. Vielmehr verändern sie auch das Interieur, das ja sozusagen zu ihrem Intimbereich gehört, nach ihren Wünschen, um von ihrem Auto „auf intensivere Weise Besitz zu ergreifen".

Früher verstieg man sich allenfalls zu einem anderen Lenkrad, zu einem Sportsitz oder zu ein paar Zusatzinstrumenten. Heute spezialisieren sich immer mehr Firmen darauf, den gesamten Innenraum mit feinem Leder auszuschlagen, das Armaturenbrett mit Edelhölzern zu verkleiden und eine Stereoanlage mit einer Vielzahl von Lautsprechern zu installieren, die auch in einem Wohnzimmer ihren Zweck bestens erfüllen würde.

Das Wort „Tuning" bedeutet im Englischen etwa „Abstimmung". Da eine Erhöhung der Leistung, für die es ursprünglich angewendet wurde, ja wesentlich tiefer greifende Maßnahmen als ein Abstimmen erfordert, war es nicht ganz treffend. Es hat aber mittlerweile eine neue Bedeutung bekommen, der es besser gerecht wird: Tuning ist das Abstimmen des Äußeren und der Ausstattung eines Autos auf den individuellen Geschmack seines Besitzers.



Ob der Schwabe Gemballa unter seinem Namen einen Porsche-Umbau vertreibt, Koenig ein auch serienmäßig bereits aufregendes Gefährt ergänzt oder AMG den Wagen aus Untertürkheim neue Felgen verpaßt – die Styling-Welle hat alle bedeutenden Marken erfaßt. Die Glasente entstand im Eigenbau, über Veredlungen aber wie den Arden-Jaguar oder die Mercedes-Umbauten wachen die Konzerne mit scharfen Augen.

So steht es in der Zulassungsordnung

In der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung sind die Möglichkeiten der individuellen „Veredlung" des Autos klar umrissen. Paragraph 19,2 der StVZO besagt: „Die Betriebserlaubnis bleibt ... wirksam, solange nicht Teile des Fahrzeugs verändert werden, deren Beschaffenheit vorgeschrieben ist oder deren Betrieb eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer verursachen kann. Nach solchen Änderungen hat der Verfügungsberechtigte eine erneute Betriebserlaubnis unter Beifügung eines Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kfz-Verkehr über den vorschriftsmäßigen Zustand des Fahrzeugs zu beantragen, wenn nicht für die Teile einzeln eine besondere Betriebserlaubnis erteilt ist." (AW)



ERLAUBEN SIE SICH EINE DER SCHÖNSTEN



FORMEN VON BEWEGUNGS-FREIHEIT.

Renault 25. Automobile Intelligenz.

Jede Zeit hat ihre Form. In den 50er Jahren zierten große Heckflossen die Limousinen. Dann kam die Aera der kubischen Stufenheck-Limousinen, gefolgt von uniformer Langeweile aus dem Windkanal. Die Form der Zukunft zeigt schon jetzt der Renault 25: Er verbindet die Vorteile von Fließheck und Stufenheck zu einer Synthese von Schönheit und Funktionalität.

Schon auf den ersten Blick fällt der Renault 25 durch seine eigenständige Formgebung aus dem Rahmen konventionellen Limousinen-Designs. Unter dem formschönen Glaskuppelheck verbirgt sich ein variabler Kofferraum. Und seine Aerodynamik ist für Serienlimousinen die beste der Welt (0,28 TS-Version). Trotzdem findet man beim Renault 25 nicht die hinlänglich bekannten Nachteile des Windkanal-Designs, wie z. B. erhöhte Innenraumaufheizung, reduzierte Rundumsicht und eingeschränktes Wischerfeld. All das beweist die hohe Qualität des Gestaltungs-Konzeptes.

Was unter zeitgemäßem Bordkomfort zu verstehen ist, definiert der Renault 25 ebenfalls neu: Ein Computer-Cockpit mit sprechendem Kontrollsystem (je nach Version) entlastet den Fahrer. Und auch die Motorisierung setzt Zeichen: sicherer Frontantrieb von 46 kW (63 PS) bis 133 kW (181 PS). Vom ökonomischen Turbo-Diesel bis zum leistungsstarken V6 Turbo mit serienmäßig ABS.

Weitere Informationen über eine der interessantesten Formen der Fortbewegung unter Tel.: 0 22 32/7 32 13. Oder schreiben Sie uns.

Ja, ich möchte mehr über den Renault 25 wissen.

Name ____________________

Straße ____________________

PLZ/Wohnort: ____________________

Schicken Sie bitte diesen Coupon mit Ihrem Namen und Adresse an die Deutsche Renault AG, Kölner Weg 6-10, 5040 Brühl 1

Welt 6

RENAULT

Autos zum Leben.



Nachbesserung bei Neuwagen stets kostenlos

Die Autohändler sind bei Neuwagen mit Mängeln stets verpflichtet, Nachbesserungen kostenlos und ohne speziellen Reparaturauftrag auszuführen. Der ADAC macht darauf aufmerksam, daß der Händler die Mängelbeseitigung *nicht von der Unterzeichnung* eines Reparaturauftrages abhängig machen darf, weil dadurch der Kunde gezwungen wird, die Reparaturbedingungen des Händlers anzuerkennen.

Diese Ansicht bestätigt das Oberlandesgericht Köln (15 U 231/84, DAR 85, 384). Ein Händler hatte sich geweigert, ohne Reparaturauftrag *erhebliche Mängel* an einem Neuwagen mit nicht einmal 3000 Kilometer Laufleistung zu beseitigen. Seinen Kunden, der die Mängel anhand eines TÜV-Gutachtens deutlich schilderte, forderte der Händler auf, entweder einen solchen Auftrag zu unterschreiben oder das Fahrzeug vom Werkstatthof zu entfernen.

Aus dieser Haltung zog das Gericht den Schluß, daß der Händler sich endgültig weigerte, eine Nachbesserung aufgrund der Garantie aus dem Kaufvertrag auszuführen. Deshalb war der Autofahrer berechtigt, den Wagen zurückzugeben und den bezahlten Kaufpreis zu verlangen.

Bei den härteren Wettbewerbsbedingungen in Amerika ist die sofortige Nachbesserung ohne ausdrücklichen Auftrag eine Selbstverständlichkeit. Schon bei geringsten Schäden an Neuwagen stellen die Kunden das Fahrzeug zur Reparatur und „Generaldurchsicht" auf den Firmenhof. Oft nehmen sie sich für diese Zeit einen Leihwagen und stellen die Kosten dem Händler in Rechnung. (AW)



Flower Power auf Felgenmetall und Pop Art auf der Plastikhaube: Mit robustem Publicity-Drang wird Funktion souverän in Schönheit umgemünzt.

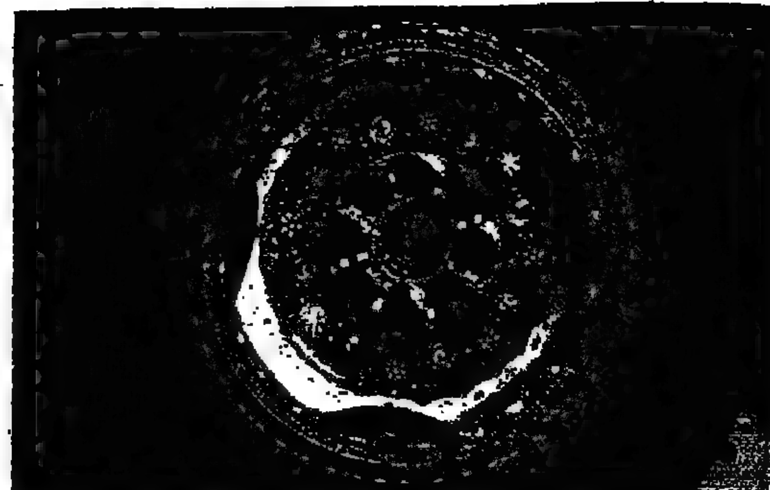
Kunst oder Kitsch – das ist hier die Frage

Von HARALD MERTES

Ein Motor, vier Räder, ein Lenkrad und ein „Gehäuse", auch Karosserie genannt, alles ist noch genauso wie vor einem Jahrhundert. Was hat sich eigentlich geändert? Viel, wenig, erst seit einigen Jahren gibt es etwas völlig Neues, ja Revolutionierendes in der Autobranche: die Kunst am Auto. In unserer Zeit, da Cw-Werte Autokarosserien zu mathematischen Grundformen reduzieren, kühle Stylisten und Zeichencomputer regieren, wird dem Autoindividualisten von Fortschritt und Technik oft Seele und Persönlichkeit geraubt. Wo bleiben Platz und Raum, auch durch das Fahrzeug Geschmack und Vorlieben zu zeigen, sich mit seinem Gefährt zu identifizieren, seine Persönlichkeit auf Blech und Räder zu übertragen und sich gegen die Gewalt der technischen Gleichmacherei zu wehren? Die Kunst bietet einen Ausweg.

Aus dem Massenprodukt in Serienausführung macht die Farbgestaltung wieder ein Objekt mit Identifikationsmöglichkeit. Wie schon so oft wurden die ersten Schritte in Richtung Kunst am Auto in Amerika gemacht. Wenn bei uns heute noch meist jüngere Freaks ihren VW, 2 CV, R 4 oder Bullis mit Farbe, Pinsel und Sprühdose mehr oder weniger amateurhaft zu Leibe beziehungsweise zu Bleche rücken, um Rost und Beulen zu besiegen, haben sich in der Neuen Welt längst Industrie und Subkultur, Geschäft und Philosophie der Kunst auf Rädern bemächtigt.

In Kalifornien werden heute Autos in raffiniertester Airbrush-Technik bemalt und lackiert, mit Kunst überzogen und dann auf Carshows ausgestellt. Dabei ist dies mit Sicherheit im doppelten Sinne bestimmt keine billige Kunst, denn drei bis vier Monate Arbeit, bis zu 60 Farb- oder Lackschichten, ausgetüftelte Motive und



Designs machen die neue Haut des Automobils so teuer, daß nicht selten der Neuwert des Wagens weit übertroffen wird. Totalbehandlungen der gehobenen Klasse von 10 000 bis 15 000 Dollar, bei denen dann weder Innenhauben noch Getriebeblocks ausgespart werden, sind keine Seltenheit. Dabei müssen bei arrivierten *Blechmalern auch noch* Wartezeiten von mehreren Monaten in Kauf genommen werden.

So weit ist es mit der Kunst bei uns noch nicht gekommen. Noch zaghaft werden Blümchen, Phantasielandschaften, Comic-Figuren, Tiere, Strichmännchen und Palmenstrände aufs Blech gepinselt. Und es sind meist die Autobesitzer selbst, die ihre eigenen Karossen gestalten. „Ich hatte gerade einen VW aus dem Fuhrpark der Post ersteigert, die Farbe war grausam postgelb", erklärte eine Kindergärtnerin aus Bonn. „Wer von meinen Kindern auf die Idee kam, das Auto zu bemalen, weiß ich nicht mehr. Aber wir hatten alle viel Spaß, und das Kunstwerk ist *auch gut geworden. Oder: Mein Käfer* ist einmalig, ein echtes Unikat unter den Millionen Einheiten."

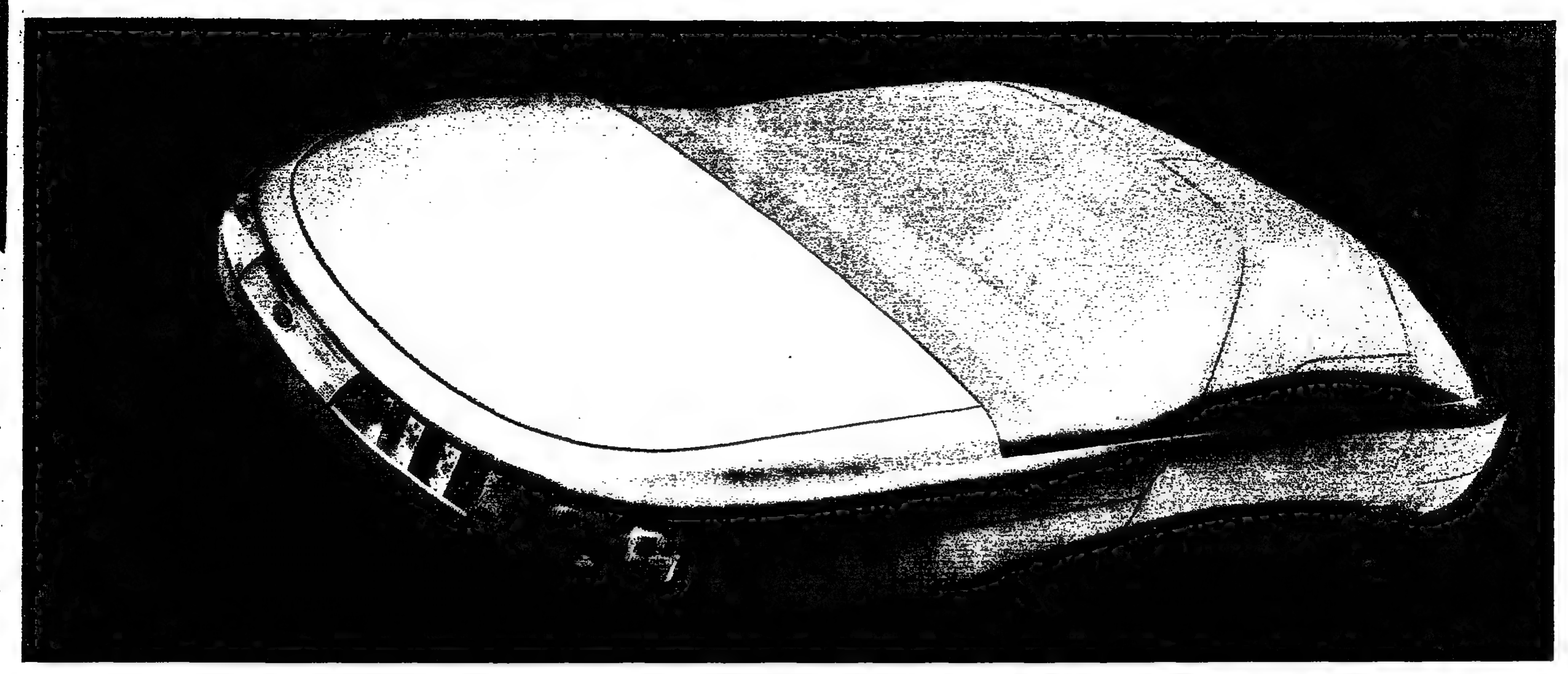
Was auch immer mit feinem Strich oder mit naiver Emotion in allen Variationen der Abstraktion auf Kotflügel oder Motorhauben gemalt wird, sei es aus Lust oder Frust, seien es Träume oder Wünsche, als Spaß oder *Happening: irgendwie* bleibt es sinnlich verständlich, eine Philosophie auf verzinktem Blech.

Ob es jetzt Kunst ist, was da auf vier Rädern durch die Straßen rollt, wird erst beantwortet werden können, wenn die Frage nach der Kunst selbst sich gelöst hat. Wenn Harald Naegeli, der berühmte Schweizer Graffiti-Sprüher, meint: „Kunst gilt gemeinhin als Vehikel, das eine Bewußtseinserweiterung ermöglicht", dann haben die Blechmaler mit ihrer vierrädrigen Staffelei gute Chancen, in ihre Kreise aufgenommen zu werden. Dann läßt sich das Vehikel als Kunst sehen, das Kunst-Vehikel als Vehikel zur Kunst, die Vehikel-Kunst als Kunst-Vehikel.

Mit Sicherheit haben sich die meisten Automaler nicht in diese Theorien verstiegen und wollen auch keine Kunsthöhen erklimmen. Sie wollen einfach etwas mehr Farbe und Freude in den grauen Alltag bringen, ihren Mitmenschen Spaß bereiten. Kinder sollen auf Parkplätzen stehenbleiben und das Gemale bewundern, die Eltern sollen schmunzeln und sich ein bißchen provozieren lassen.

Noch ist alles erlaubt im Verkehr, doch was geschieht, wenn die Bilder zu schön, zu aggressiv, zu politisch, vielleicht sogar verkehrsgefährdend werden? Nur noch ein Auge für den Verkehr, das andere für die Kunst! Dann müssen zwangsläufig Polizei und TÜV eingreifen und jagen die Kunst auf Rädern. Noch ist es nicht soweit, auch wenn hin und wieder Besitzer einer gehegten, gepflegten, polierten und gewachsten Edelkarosse diese Kunst provozierend finden.

Vielleicht wird es schon bald einmal eine Ausstellung der Kunst auf Rädern in einem Museum geben. Doch damit wäre eigentlich der Sinn der Kunst auf Rädern verfehlt, denn diese Kunst braucht den Lebensraum der Öffentlichkeit. Die Autokunst gehört darum auf die Straße. Und wenn der Motor nicht mehr mitspielt, könnte man die Arbeiten im Park oder auf öffentlichen Plätzen ausstellen. Spaß beiseite – eine schön lackierte und bemalte Motorhaube oder Kotflügel könnte bestimmt so manche Terrasse zieren oder Spitzenpreise bei Sotheby's erzielen.



Die Zukunft hat begonnen: Forschungsautos auf dem Weg in die spätere Serienproduktion

Von HEINZ HORRMANN

Der Star der Internationalen Automobilausstellung in Tokio glich in seiner Eleganz einer Concorde im Landeanflug, signalisierte aber ebenso die Kraft einer stählernen Schwinge. Technisch gesehen war die jüngste Ausgabe der richtigungweisenden Zukunftsstudie „Probe V" mit dem unglaublich niedrigen Luftwiderstandsbeiwert von cw 0,13 der Aerodynamik-Weltmeister. *Das Konzeptauto eines Viersitzers stellt damit sogar die Windschlüpfigkeit des amerikanischen F 15-Überschalljägers in den Schatten.*

In den Entwicklungszentren der Automobilunternehmen hat die Zukunft schon begonnen. Im Design, also dem optischen Erscheinungsbild des Fahrzeugs, werden sich Veränderungen ergeben, die, gemessen an der *Linienführung der späten 70er und* frühen 80er Jahre, für manche ein Schock sein werden. So erzählt Daniel Goeudevert, Ford-Deutschland-Chef, eine beispielhafte Begebenheit: Als Henry Ford II. vor einiger Zeit unser Design-Studio in Köln besuchte, blieb er bei seinem Rundgang nachdenklich vor einer Konzeptstudie stehen, umrundete sie dann und fragte einen anwesenden Designer, *für wann denn die Markteinführung* dieses Modells gedacht sei. Die Antwort war: „Zu Beginn der 90er Jahre." Darauf Ford: „Das werde ich ja hoffentlich nicht mehr erleben."

Lange Zeit waren Forschungsautos und Studien nichts als Traumautos zum Vorzeigen, Blickfang für Ausstellungsstände und Design-Demonstrationen für die Titelblätter der Fachzeitschriften. Im letzten Jahrzehnt hat sich das *total* verändert. Um bei Fords „Probe V" zu bleiben: Trotz der weitgehend vom Windkanal bestimmten Form ist das Fahrzeug ein funktionstüchtiges Auto mit Platz für vier Personen. Sowohl bei der Formgebung als auch bei der Gestaltung des Innenraums haben Ford-Techniker eine ganze Reihe von zukunftweisenden Lösungen erarbeitet. Neben der als Lichtband gestalteten *Frontpartie* gehören dazu raffinierte Schiebetüren und neuartige Sitze.

Ford verspricht sich von der intensiven Forschungsarbeit an aerodynamischen Konzepten einen kostengünstigen Weg, den Benzinverbrauch künftiger Serienmodelle weiter zu senken. So reichen der Flunder schon ganze fünf PS, um konstant 80 km/h schnell zu *fahren*.

Entworfen wurde der „Probe V", dessen tragendes Element ein Gitterrohrrahmen ist und der von einem als Mittelmotor angeordneten Vierzylinder mit Turboaufladung angetrieben wird, vom Ford International Design Team in Dearborn (USA). Die Stahlblech-Karosserie fertigten Spezialisten der Edel-Karosserie-Schmiede Ghia in Turin. Sie könnte ohne größere Schwierigkeiten in die Serie übernommen werden.

Den Anfang, Elemente der Forschungsautos auf Alltags-Fahrzeuge zu übertragen, hatte Ford mit „Probe III" gemacht. Unübersehbar erbte das Erfolgsauto Sierra die Karosserieform. Außerdem gingen einige Detaillösungen wie zum Beispiel die Gestaltung der Front- und Heckspoiler bei der Sport*variante* des *Typs* in Serie.

Andere Firmen erreichten mit ihren Prototypen ebenfalls cw-Werte, die sich gegenüber den Vorgängern in Jahrzehnten herkömmlichen Automobilbaus wie stromlinienförmige Keile ausnahmen. Am weitesten wagte sich Peugeot mit einer Glasflunder aus dem Styling-Center La Garenne und Citroën mit einem flachen Coupé vor. Der Fahrer sitzt in der Mitte des Innenraums, alle Bedienungselemente sind um einen Lenkkranz gruppiert. Die Mitreisenden sitzen versetzt rechts und links hinter dem Fahrer. Deutsche Firmen blieben dagegen *eher konservativer, sowohl* konzeptionell als auch motorisch. Dabei vermieden Audi, Mercedes und VW bei ihren Forschungsarbeiten geschickt, sich gegenseitig Konkurrenz zu machen. Daimler-Benz baute – wie konnte es anders sein – die komfortable Reiselimousine für das Jahr 2000, 5,10 *Meter* lang und 1600 Kilogramm schwer. Als mögliche Antriebe sind zwei Gasturbinen mit 128 PS, *ein aufgeladener* 8-Zylinder-Diesel-Motor und ein konventioneller V8-Benziner mit 150 PS vorgesehen. Der Verbrauch soll bei Turbinenbetrieb nur 6,7 Liter (bei 120 km/h) betragen, beim Diesel 7,5 Liter.

Die Volkswagen-Techniker in Wolfsburg kümmerten sich um ein extrem kleines und leichtes Fahrzeug. Der schnittige Winzling wird von einem 3-Zylinder-Turbo-Dieselmotor mit 45 PS angetrieben. Der Verbrauch soll dabei auf drei Liter reduziert werden.

Auf die Mittelklasse konzentrierte sich Audi NSU. Der 4,80 Meter lange Wagen, als Idealfahrzeug für eine vierköpfige Familie entworfen, wurde so gestylt, daß er im Straßenverkehr kaum auffallen würde.

Im Auftrage des französischen Energieministeriums entwickelte Renault 1982 mit der exakt gleichen „Familien-Vorgabe" das Forschungsauto EVE (Eléments pour une voiture économe). Die superelegante Limousine kommt ohne sichtbare aerodynamische Hilfen im Windkanal auf einen Luftwiderstandsbeiwert von 0,23. Das bedeutet 30 Prozent weniger Spritverbrauch als beim R 18.

Ebenfalls vor vier Jahren wurde mit Hilfe von Computern die äußere Gestalt des Forschungsobjektes „Tech 1" von Opel erarbeitet. Rundum-Verglasung schließt bündig mit der Karosserie ab. Damals eine Sensation, heute in vielen Serientypen eine Selbstverständlichkeit.

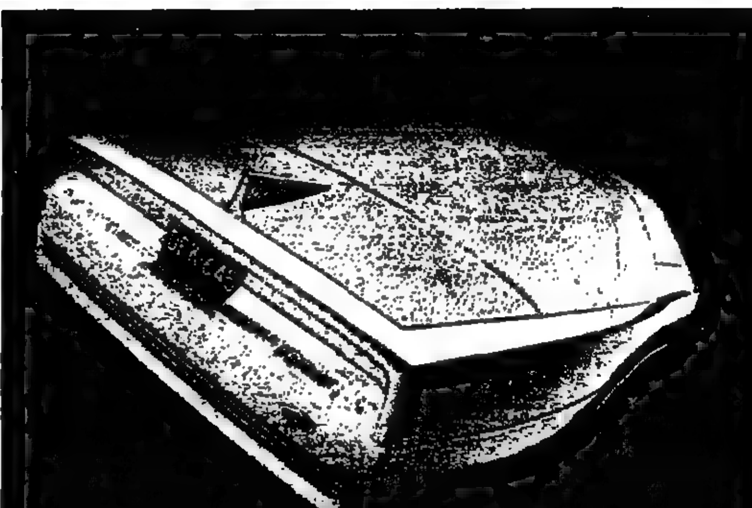
Porsche experimentierte mit Mischbauweise aus Stahl für die Teile, die hohe Festigkeit verlangen, aus Aluminium für die Elemente, die man leichter machen konnte, und aus Kevlar, einen besonders leichten Kunststoff, für die Großflächenpartien. Beim neuen Gruppe-B-Auto 959 wurde mit diesem Verfahren eine Menge Gewicht gespart.

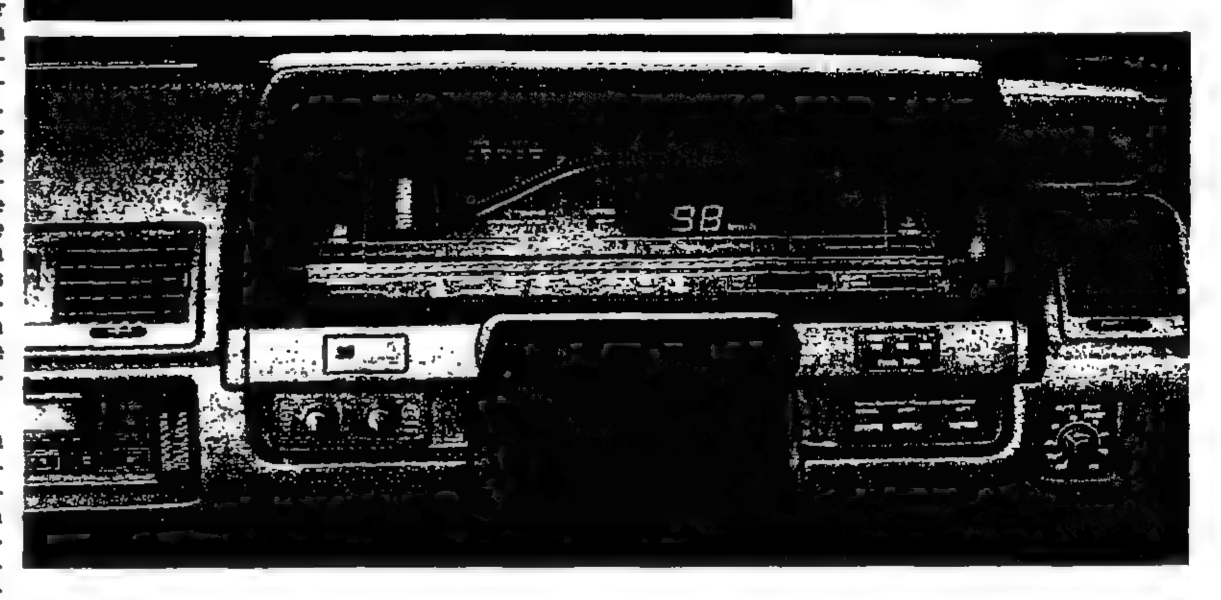
Leichtere Bauweise bei konstanter Sicherheit ist eine der gravierendsten Vorgaben für Forschungsautos und Entwicklungskonzepte. Dieser letzte Punkt hat direkten Bezug zum eingesetzten Material. Eine 10prozentige Gewichtseinsparung bedeutet nach einer Faustregel eine 2prozentige Verminderung des Kraftstoffbedarfs bei gleicher Leistung und Fahrzeuggröße. Wenn es also gelingt, das durchschnittliche heutige Fahrzeuggewicht innerhalb der nächsten zwölf bis 15 Jahre um maximal 30 Prozent zu verringern, könnten allein mit dieser Maßnahme sechs Prozent Kraftstoff eingespart werden, eine Größen*ordnung, die angesichts der begrenz*ten Weltvorräte an fossilen Brennstoffen und der daraus resultierenden Preisentwicklung eine ganz bedeutende Rolle spielt.

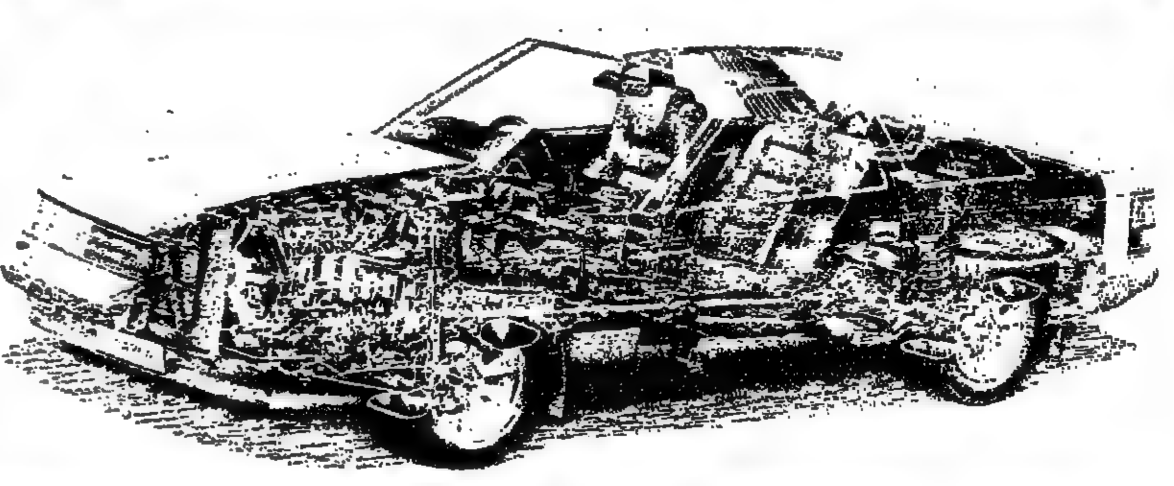
Japanische und amerikanische Automobilunternehmen haben in ihre Forschungs-Prototypen noch mehr Elektronik gepackt, als bisher schon üblich ist. Zusätzlich gibt es Abstandswarner mit Radar und magische Augen für das Rückwärtsfahren. Das Auto des Jahres 2010 hat Elektroantrieb, kommt ohne Lenkrad um die Ecke und braucht keinen Scheibenwischer, weil die Windschutzscheibe aus regenabweisender Plastikfolie besteht. Die vier Elektromotoren an den Rädern beziehen ihre Kraft aus flachen Batterien, die am Fahrzeugboden befestigt sind. Reifenpannen werden durch eine selbstdichtende Schaumfüllung in den Decken vermieden.

Alle diese Entwicklungen gehören in die Prioritäten-Rangliste der großen Unternehmen: 1. Erhöhte Wirtschaftlichkeit bei erschwinglichen Endverbraucherpreisen, 2. (als Konsequenz des eben gesagten:) reduzierter Kraftstoffverbrauch bei gleichzeitig reduzierten Emissionswerten, 3. verbesserte aktive und passive Sicherheit.

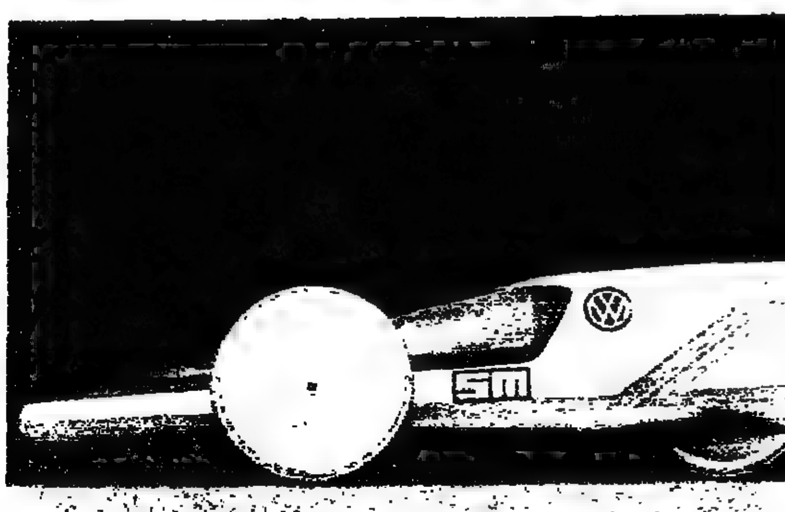
Manchmal sind zukunftweisende Ideen und Forschungserfolge allerdings schon überholt, wenn sie in Serie gehen. Ein Beispiel dafür ist die synthetische Stimme, die durch einen Mikroprozessor gesteuert wird und Autofahrern im Innenraum Warnanzeigen akustisch gibt. Die seltsam quäkigen Aufforderungen „Handbremse lösen" oder „Glatteisgefahr", die in einigen Massenprodukten mitgeliefert wurden, fielen den Besitzern auf die Nerven. Was einst mit viel Spektakel aus den Zukunftsautos übernommen wurde, verschwindet klammheimlich wieder in der Versenkung.

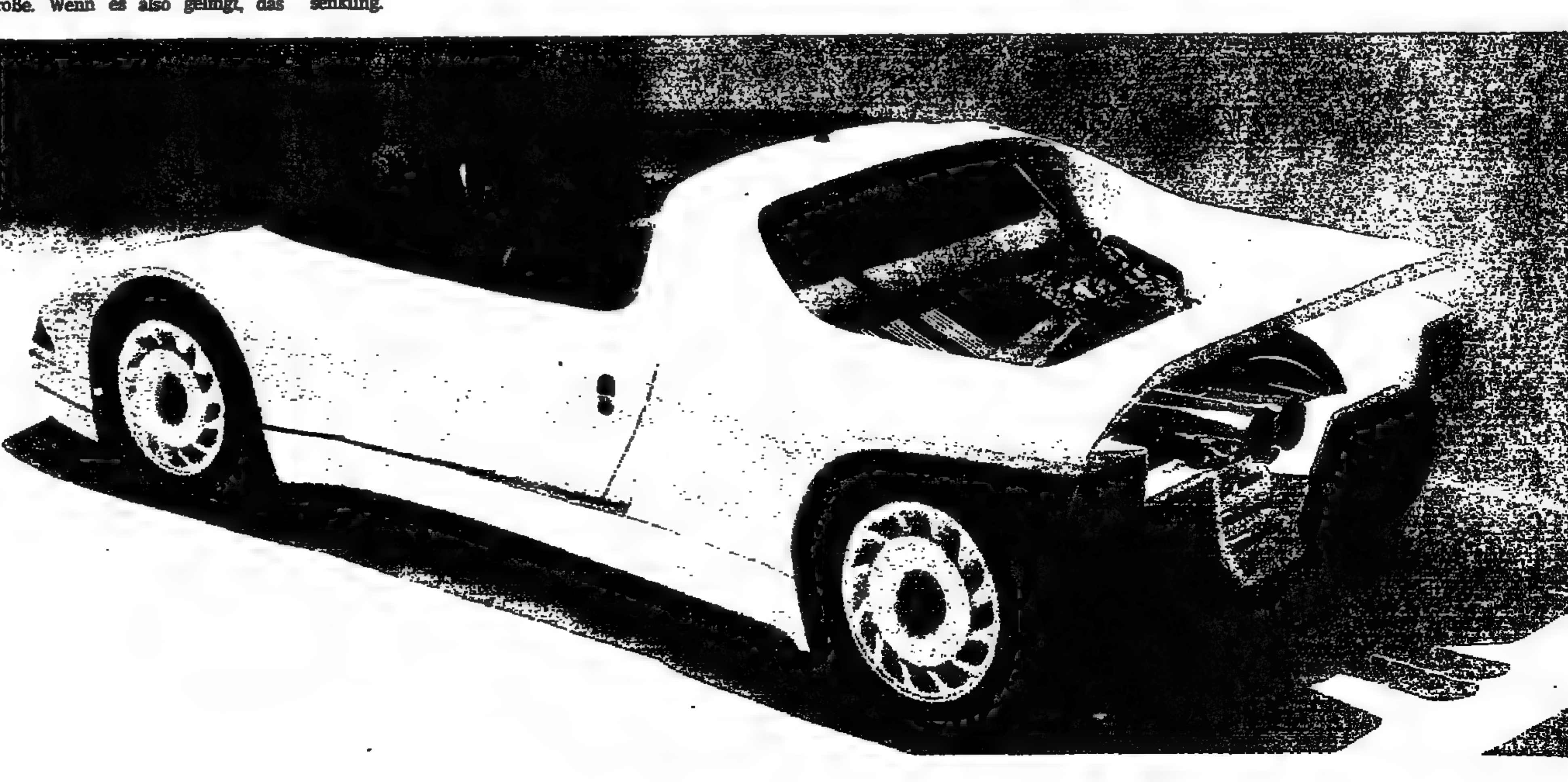




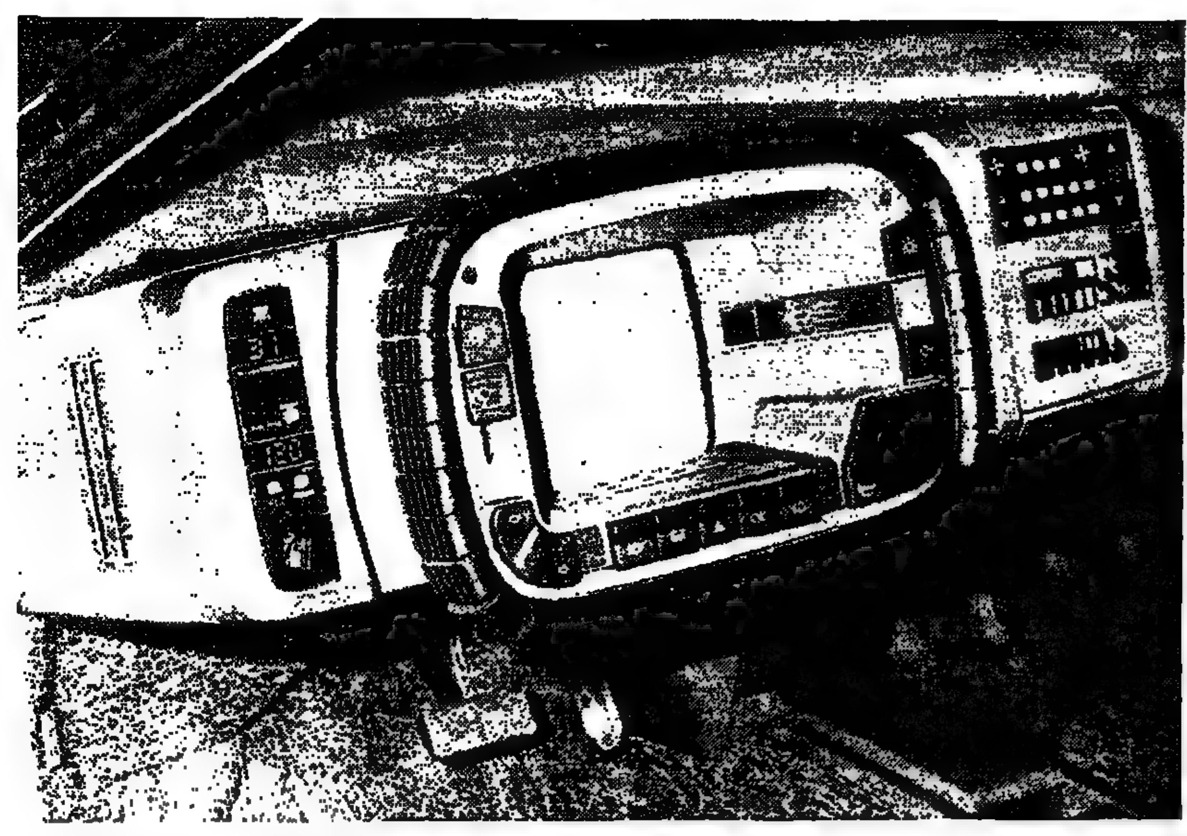


Die Design-Studie „Probe V" von Ford ist windschnittiger als ein Überschallflugzeug: Die günstigen Luftwiderstandsbeiwerte lassen sich anhand der Front- und Heckpartie bereits erahnen (Foto oben und links). – Japanische *Hersteller* experimentieren mit neuen Informationssystemen für den Fahrer sowie mit leichteren Karosserieaufbauten (Fotos unten).

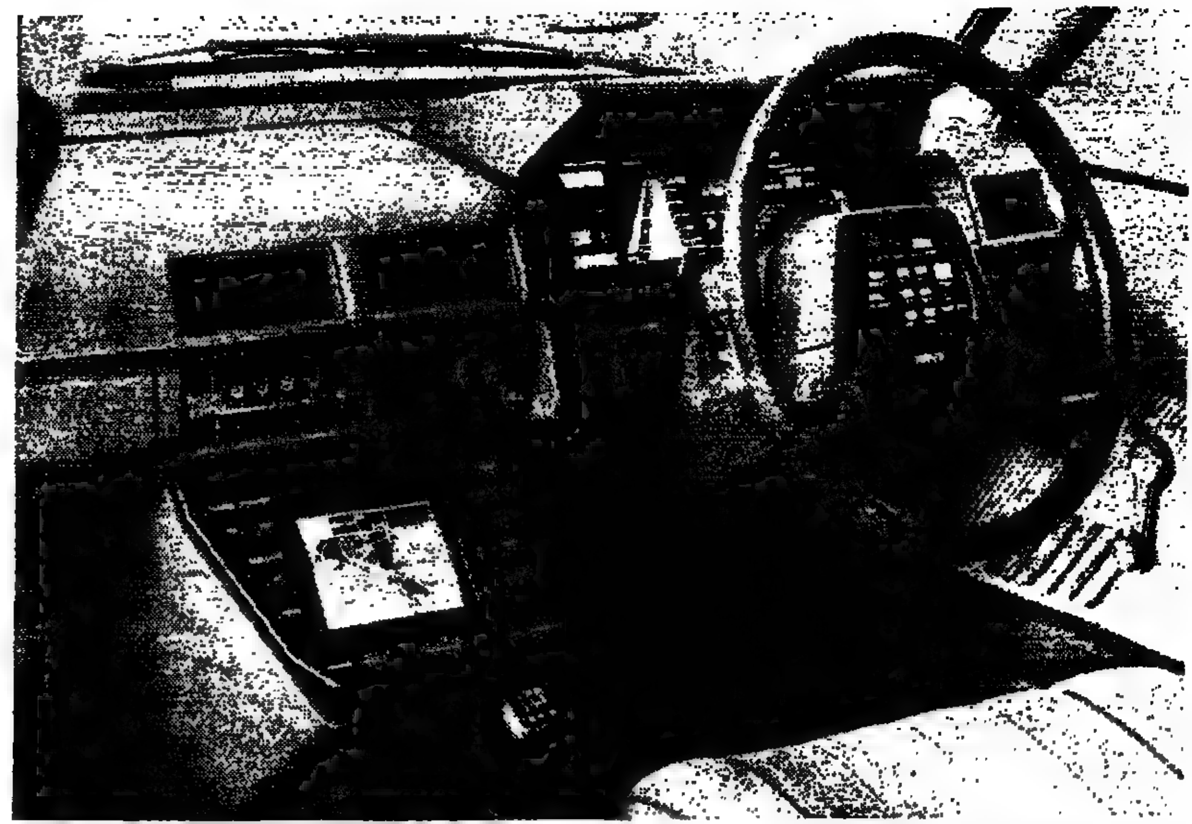




Das aerodynamische Versuchsauto der Volkswagen-Werke könnte auch auf einem Weltraumbahnhof stehen (Foto oben). – Auch die französische Automobilindustrie investiert umfangreiche Mittel in die Entwicklung fortschrittlicher Technologie. Im Styling Center La Garenne konzipierte Peugeot die Studie „Quasar" (Foto rechts). Die Karosserie besteht aus Kunststoff; besonders auffällig ist die große Kunstglashaube. Auch Renault beteiligte sich an der Erforschung windgünstiger Modelle: Die Firma entwickelte das Familienauto EVE mit einem gegenüber herkömmlichen Limousinen um 30 Prozent gesenkten Treibstoffverbrauch.



Mazda experimentiert mit einer Cockpitstudie, in der ein sogenannter Lenkkranz den Bildschirm des Leitsystems umschließt. Statt ein Lenkrad zu drehen, steuert der Fahrer das Fahrzeug mit leichtem Fingerdruck auf Kontaktelemente und hat freie Sicht auf den Bildschirm (links). – Bisher erprobt: Straßenplan und Gebietskarte auf einem Bildschirm in konventioneller Anordnung auf der Konsole (rechts).



Keine Utopie: Der Stadtplan auf dem Bildschirm

Von MICHAEL ZIMMER

Wenn der Ehemann in Zukunft mit „Eva" unterwegs sein wird, besteht für die Gattin kein Grund zur Eifersucht. Ganz im Gegenteil: Das von Blaupunkt entwickelte elektronische Lotsensystem dirigiert den Fahrer auf dem besten Weg durchs Straßenlabyrinth. Die Angst des Autofahrers vor einer fremden Stadt – wer kennt das nicht. Der Kampf mit dem Monster Stadtplan wird nicht selten verloren, und Einbahnstraßen, Abbiegeverbote und Umleitungen tun ihr übriges, um den Fahrer restlos zur Verzweiflung zu bringen.

Mit „Eva" im Auto kann das nicht passieren, mit ihr findet man jede Straße in jeder Stadt, auch ohne Ortskenntnis. „Eva" ist allerdings keine hübsche Beifahrerin mit großartigem Gedächtnis für Stadtpläne, sondern der Elektronische Verkehrslotse für Autofahrer von Blaupunkt – EVA genannt –, der dem Verkehrsteilnehmer das Stadtplanlesen und das oft nervenaufreibende Straßensuchen abnimmt. Aber EVA ist nicht allein, neben ihr gibt es noch CARIN von Philips, den Citypilot von VDO, den elektronischen Pfadfinder von Bosch und den Auto-Scout von Siemens, die die Autofahrer sicher durch das Straßengewirr leiten wollen.

Nach Eingabe des Standortes und des Ziels in Form einer sechsstelligen Ziffernfolge leitet EVA durch die Stadt. Die Richtungsanweisungen erhält der Fahrer dabei über eine synthetische Sprachausgabe. Der elektronische Verkehrslotse stützt sich bei seiner Navigationshilfe auf zwei Informationsquellen: Ein Ortungssystem für die Standortbestimmung, das nach dem Koppelnavigationsverfahren arbeitet, und einen im Gerät gespeicherten Stadtplan, mit dessen Hilfe kontrolliert und die eigentliche Fahrtroutenberechnung durchgeführt wird.

Die Koppelnavigation ist ein Ortungsverfahren, bei dem zum einen der Betrag der zurückgelegten Wegstrecke erfaßt und addiert wird, zum anderen Veränderungen der Richtung des Fahrzeuges in Kurven und an Kreuzungen erkannt werden. Als Signalquelle für diese Ortungsdaten dienen Impulsgeber am rechten und linken Hinterrad des Fahrzeuges. Die Fahrtwinkeländerung wird aus den unterschiedlich langen Wegen von rechtem und linkem Hinterrad bei Kurvenfahrten ermittelt.

Zur Kompensation der Abweichung zwischen errechneten und „Ist-Werten" liegen dem Computer Informationen über das jeweilige Straßennetz vor. Ausgehend von der Annahme, daß sich das Fahrzeug nur in diesem Netz bewegt, das von den gespeicherten Daten beschrieben wird, ist es möglich, aus dem Vergleich der errechneten Positions- und Winkelwerte mit den laut elektronischem Stadtplan möglichen Werten auf den tatsächlichen Standort zu schließen. So reicht zwischen zwei Kreuzungen eine Linienortung durch Wegemessung aus, um das Erreichen der nächsten Kreuzung zu bestimmen, da die Länge der Straßenabschnitte bekannt ist.

Die Anforderungen an das Ortungssystem sind außerordentlich hoch. Im engmaschigen Innenstadtbereich, wo die Entfernungen zweier aufeinanderfolgender Kreuzungen bis auf fünf Meter absinken kann, müssen zwei aufeinanderfolgende Kreuzungen aber unterschieden werden. Das bedeutet, daß unabhängig von der zurückgelegten Fahrstrecke die Position immer deutlich besser als auf 25 Meter genau bestimmt werden muß. Diese Ortungsgenauigkeit machte bisher allen Systemen große Schwierigkeiten.

Auftretende Fehler müssen durch den Vergleich mit dem gespeicherten Straßennetz ständig korrigiert werden. Spätestens wenn der Autofahrer abbiegt, „weiß" das Gerät, wo sich das Fahrzeug befindet. Der Fahrer muß sich nicht genau an die vom Rechner festgelegte Strecke halten: Weicht er ab, weil es ihm ein Umleitungsschild so befiehlt, oder verpaßt er eine Abzweigung, so erkennt EVA sofort die Veränderung und schaltet auf eine Alternativ-Route um, da alle in Frage kommenden Strecken schon vor Fahrbeginn durchgerechnet und gespeichert wurden.

Bei der Auswahl der optimalen Strecke geht EVA nicht allein von der reinen Weglänge aus, sondern berücksichtigt Einbahnstraßen und die durchschnittlichen Fahrzeiten. Die nötigen Informationen sind mit dem Stadtplan gespeichert. Als Massenspeicher für die Land- und Stadtkarten wurde bei Beginn der Entwicklung primär an Compact-Cassetten gedacht. Neuerdings wird auf die Compact-Disc übergegangen, da ihre Speicherkapazität wesentlich größer ist und der für diese Platte typische leichtere Zugriff das Einspeichern und Aufsuchen der gesuchten Daten vereinfacht.

Der von Siemens gemeinsam mit dem Volkswagenwerk entwickelte Auto-Scout, der Navigationsrechner für den Straßenverkehr von Daimler Benz und der Citypilot von VDO beziehen ihre Richtungsinformationen mit einer Magnetfeldsonde aus dem *Erdmagnetfeld. Die streichholzschachtelgroße* Magnetfeldsonde spricht bis zu Feldstärken von 1/1000 des Erdmagnetfeldes an. Der Sensor wird horizontal in das Fahrzeug eingebaut und erfaßt so die Horizontalkomponenten des Magnetfeldes.

Ohne jedes Magnetfeld ist der Sensor vollkommen symmetrisch. Die Einwirkung des Erdmagnetfeldes erzeugt eine richtungsabhängige Asymmetrie, die von der Elektronik ausgewertet wird. Da die Sonde sehr empfindlich ist, ist sie auch empfänglich für eine Vielzahl von Störungen, zum Beispiel die Stahlmasse des Fahrzeuges selbst, elektrische Störfelder (Straßenbahn), Anomalien im Erdmagnetfeld und Stahl- oder Stahlbetonbauten. Während das fahrzeugeigene Störfeld nach dem Einbau ermittelt und im Computer-System abgelegt wird, müssen die externen Störfelder während der Fahrt mit Hilfe eines Austastprogramms dauernd korrigiert werden. Der Computer vergleicht laufend die Werte der letzten Sekunden und eliminiert Werte, die nicht ins Bild passen. Durch die hohe Meßfrequenz von sieben Messungen pro Sekunde gibt die Anzeige immer die richtige Fahrtrichtung an.

Im System CARIN (Car Information and Navigation) von Philips wird der elektronische Kompaß nur als kurzfristige und naheliegende Zwischenlösung betrachtet. Für CARIN denkt man dann an Satelliten-Navigation. Auf längere Sicht soll dann das amerikanische Satelliten-Navigationssystem Global Positioning System (GPS) Navstar eingesetzt werden, das Ende 1988 mit 18 Satelliten im Raum aufgebaut sein soll. Mit dem zivilen Teil dieses Systems wird man seinen Standort zu jedem Zeitpunkt des Tages an jedem Ort der Erde mit einer Genauigkeit von etwa zehn Meter bestimmen können.

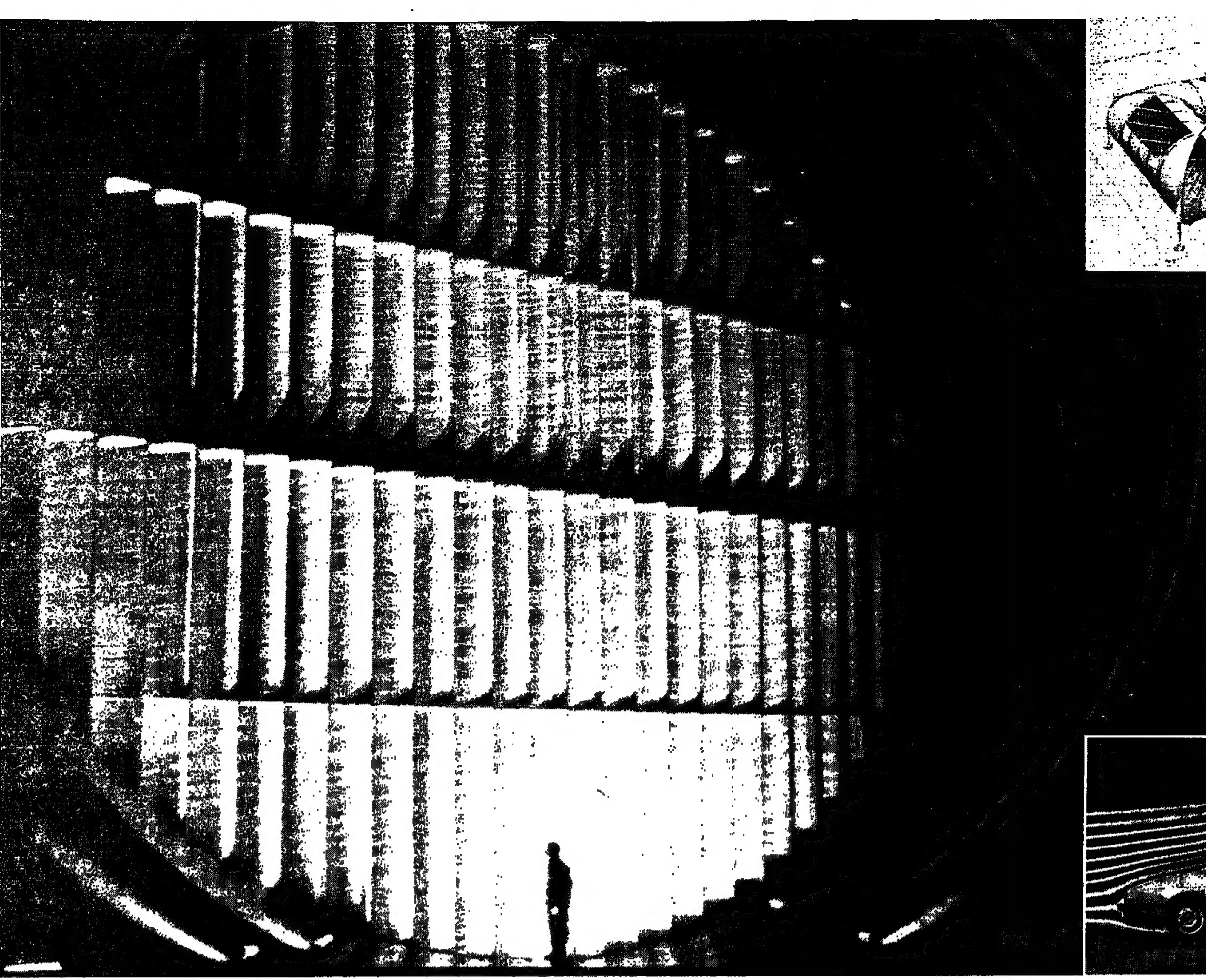
Besonders wichtig für den Autofahrer ist es, mit welcher Verständigungsmethode ihm die Fahrtrichtungsbefehle übermittelt werden. Gesprochene Befehle sind nach Meinung von Philips und Blaupunkt besser und sicherer, weil sie den Chauffeur weit weniger vom Verkehrsgeschehen ablenken als der Blick auf ein Display mit Richtungspfeilen. EVA gibt alle Fahrtrichtungs-Empfehlungen mit einer synthetischen Stimme, zum Beispiel: „Bitte links einordnen", und dann vor der Kreuzung „An der Kreuzung links abbiegen".

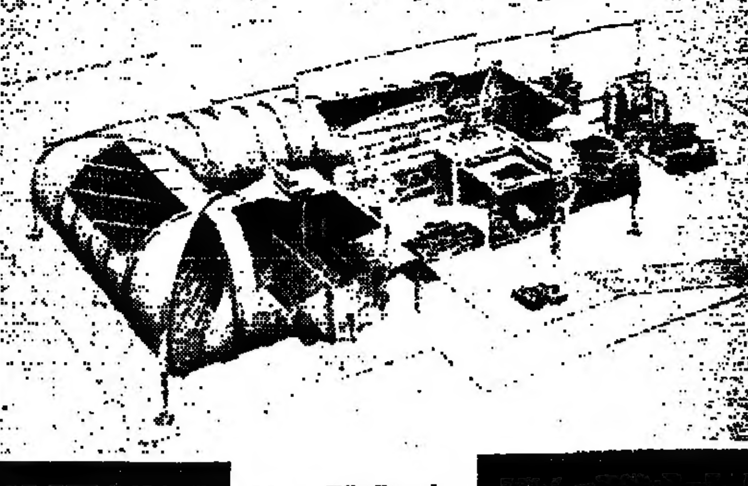
Der Citypilot von VDO verzichtet auf eine Sprachausgabe und bietet seine Information auf einem Flüssigkristall-Display als Kurswinkel oder als Zielführungsanzeige an. Im ersten Fall sieht der Fahrer die Kompaßrose und auf ihr den momentanen Kurs. Im zweiten Fall wird dem Fahrer auf einem Richtungskreis die Abweichung der Momentanrichtung von der Lage des Zielortes angezeigt. Bei einer Genauigkeit von über 97 Prozent, was bei einer Fahrt über fünf Kilometer einen Zielkreisdurchmesser von nur 150 Meter bedeutet. Später soll es auch möglich sein, auch Zielobjekte wie Tankstellen, Hotels oder Parkhäuser abzuspeichern, damit sie direkt angefahren werden können.

Nach jahrelanger Forschungsarbeit haben die Philips-Ingenieure das Verkehrsleitsystem CARIN entwickelt, das Fahrtrouten planen, den Fahrer zu seinem Ziel führen und jederzeit den Standort des Wagens bestimmen kann. CARIN ist außerdem in der Lage, zahlreiche Einzelheiten über die Umgebung des Reiseziels mitzuteilen, ohne daß der Fahrer erst mühselig in verschiedenen Karten suchen muß.

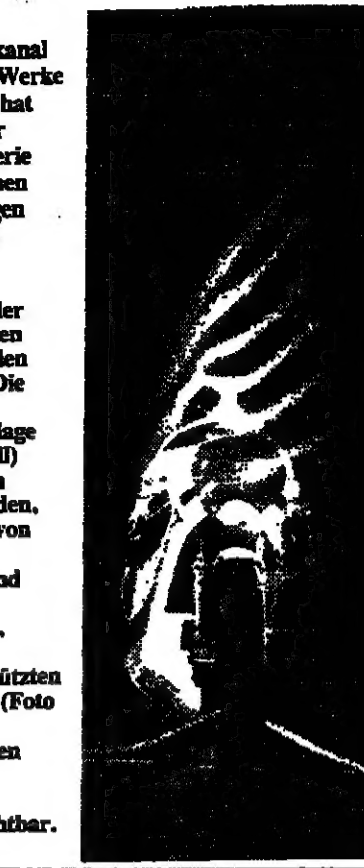
Vorrangig für den Berufsverkehr, wo Zeit Geld ist und wo besonders Lkw-Fahrer oft zu lange hinter dem Steuer sitzen und dadurch Unfälle verursachen, kann ein elektronischer Copilot vor allem auf Langstrecken die Arbeit erheblich erleichtern.

Untersuchungen haben nämlich ergeben, daß Autofahrer im Durchschnitt ihre Fahrtroute etwa 20 Prozent effektiver planen könnten, wenn sie sich nicht nur an bekannten Verkehrsknotenpunkten orientieren würden. Carin hilft, ohne Umwege kostengünstig und sicher ans Ziel zu gelangen. Zur Ausstattung gehören eine Compact-Disc-Einheit, ein Bordrechner und ein Ortsbestimmungssystem.





Der Windkanal der VW-Werke in Wolfsburg hat bereits bei der neuen Golf-Serie zu erstaunlichen Verbesserungen geführt; seine gewaltigen Ausmaße verdeutlicht der Mensch vor den Umlenklamellen (Foto links). Die im Rechteck errichtete Anlage (Schnittmodell) wird auch von anderen Kunden, zum Beispiel von Motorrad-Herstellern und sogar von Radsportlern, für ihre computergestützten Tests benutzt (Foto rechts). Rauchfähnchen machen den Verlauf der Strömung sichtbar.







Am Verlauf der Rauchfahnen erkennen Stylisten den Erfolg

Wie hart Luft sein kann und wie mächtig ihr Widerstand und Druck sind, das wird spürbar, wenn sie mit Stärken von 8 oder gar 12 an Fenstern und Türen rüttelt, Dächer abdeckt oder Bäume entwurzelt. Solche Kräfte stellen sich jedem Automobil während der Fahrt entgegen, nur daß es durch die Geschwindigkeit den größten Teil dieses Luftwiderstands selber aufbaut.

Damit er überwunden werden kann, wird Kraft benötigt. Je weniger Kraft ein Motor dazu braucht, um so weniger Kraftstoff verbraucht er. Der logische Schluß: Um so weniger Kosten verursacht er.

Seit Beginn des Automobilbaus bemühen sich die Konstrukteure, luftstromgünstige Formen zu finden. Eine Zeitlang galt die Tropfenform als das Nonplusultra. Heute dominiert im Kraftfahrzeugbau die Keilform. Windkanäle zeigen die Luftströme an der Karosserie.

So neu ist die Idee allerdings nicht: Bereits die Entwicklung des Käfers durch Professor Ferdinand Porsche wurde ständig durch Windkanaluntersuchungen unterstützt. Das war schon in den 30er Jahren.

Wie groß die Bedeutung der Aerodynamik heute ist, erlebt man beispielsweise im Wolfsburger Windkanal. Hier sind nicht nur alle Personenwagen und Nutzfahrzeuge des Volkswagen-Konzerns tüchtig in die Mangel genommen worden, bevor sie serienreif waren, sondern es wurden auch Hubschrauber getestet, Sonnensegel für ein Hochhaus, Brücken-, Häuser- und Landschaftsmodelle. Sogar Ski- und Radfahrer stellten sich in den vom Gebläse erzeugten Wind, um ihren optimalen Luftwiderstandswert herauszufinden.

Im Windkanal entsteht der Grundkörper

Erstes Ziel dieser gewaltigen Anlagen, die ohne elektronische Rechner heute nicht mehr auskommen, ist es, dazu beizutragen, ebenso formschöne wie verbrauchsgünstige Fahrzeuge zu konzipieren. Für die aerodynamisch optimierte Linienführung hat sich in den letzten Jahren eine neu erarbeitete Strategie bewährt: die Form-Entwicklung.

Der erste Schritt ist die Suche nach einem Grundkörper. Er bringt den geringsten Luftwiderstand, den niedrigsten Luftwiderstandsbeiwert. Hier sind nur die Proportionen (Länge, Breite, Höhe), eine realistische Bodenfreiheit und die Rädernachbildung vorgesehen.

Der zweite Schritt ist die schon autoähnliche Grundform, der dritte Schritt das Grundmodell; deutlich erkennbar, wohin man in der Entwicklung des Fahrzeugs will. Dann folgt das Stylingmodell; die aerodynamische Vorarbeit gibt dem Designer die Möglichkeit dazu.

So stark beeinflußt heute der Wind bereits die Vorentwicklung eines Automobils, ehe man an Einzelheiten geht. Auch deren strömungsgünstige Auslegung wird immer wieder im Windkanal getestet. Ein Ergebnis dieser Entwicklungsstrategie sind zum Beispiel der Audi 100, der mit einem Luftwiderstandsbeiwert (cW-Wert) von 0,30 im Limousinenbau neue Maßstäbe setzte, und der neue Golf mit cW = 0,34.

Dieser Luftwiderstandsbeiwert ist inzwischen zu einer mächtigen Größe geworden, seit die erste Ölkrise im Winter 1973/74 das Verbrauchsbewußtsein der Autofahrer aktiviert hat. Heute werden die Automobile nicht nur in Preis, Aussehen, Farbe und Motorleistung miteinander verglichen, – der cW-Wert ist von ähnlicher Bedeutung.

Mit diesem Wert wird die Windschlüpfigkeit eines Autos ausgedrückt. Je niedriger der cW-Wert, desto kleiner sind, bei gleicher Fahrzeuggröße, der Luftwiderstand, der Kraftaufwand des Motors und damit sein Verbrauch. So rechnet sich die Arbeit der Forscher und Konstrukteure für den Kraftfahrer.

Dabei ist der Luftwiderstand nur einer der Fahrwiderstände, die der Bewegung des Fahrzeugs entgegenstehen; Roll-, Beschleunigungs- und Steigungswiderstand sind weitere Faktoren. Hemmende Wirbel um die Karosserie bremsen den Vorwärtsdrang. Je schneller man fährt, um so größer der Luftwiderstand. Verdoppelt ein Auto die Geschwindigkeit, muß der Motor das Achtfache leisten. Schon bei mittlerer Fahrt, etwa ab 60 km/h auf ebener Straße, ist der Luftwiderstand der größte Energieverbraucher. Es ist also gut, wenn mit Windkanälen die Autoform windschlüpfig optimiert werden kann.

In den größten Automobil-Windanlagen können auf Rollen stufenlos Geschwindigkeiten bis zu 180 km/h gefahren werden. Ein Gebläse von gewaltigen Ausmaßen mit einem 2600 kW starken Drehstrom-Asynchronmotor treibt die Luft durch die 144 Meter lange, im Rechteck ausgelegte Windkanalröhre. Das Gebläse verfügt über zehn Luftschaufeln; der Luftraddurchmesser beträgt neun Meter – sein Durchmesser entspricht somit der Höhe eines dreigeschossigen Gebäudes. An den Biegungen der Windkanalröhre steuern Luftleitbleche den Luftstrom, Wabengitter und feinmaschige Siebe richten ihn und verhindern Wirbelbildungen, bevor der Wind, manchmal auch Sturm, auf das Testobjekt trifft. Während der größte Durchmesser dieser Windkanalröhre 13,80 Meter mißt, beträgt der kleinste nur acht Meter.

In der Düse (Austrittsfläche 37,50 Quadratmeter) beschleunigt die Luft – wenn es erforderlich ist, auf bis zu 180 Kilometer in der Stunde. Dieser Sturm testet dann das Fahrzeug, ehe er vom Gebläse wieder erfaßt und erneut in den Kreislauf getrieben wird.

Kein Lüftchen entgeht dem Prozeßrechner

Was mit einem Auto hier alles geschieht, ist fast unglaublich. Denn neben dem Wind ist die Lufttemperatur stufenlos von minus 30 Grad Celsius bis plus 45 Grad Celsius zu regulieren, die Luftfeuchtigkeit von fünf Prozent bis 95 Prozent zu steigern und die Sonneneinstrahlung durch Infrarotleuchten so zu verändern, daß man einmal Sahara und einmal Polarkreis, einmal Nevada und einmal Singapur hat. So ist wie jeder Sturm auch jedes Wetter zu simulieren.

Dabei steht das Auto geduldig wie ein Patient ständig auf einer Waage, auf einer selbstabgleichenden mechanischen Sechs-Komponenten-Waage mit automatischer Meßbereichserweiterung, wie's in der Fachsprache heißt.

Feinfühlig registriert sie, wie der simulierte Fahrtwind den Wagen packt, auf den Boden drückt oder ihn von dort hebt. Sieben getrennte Wiegeelemente wiegen den Auftrieb an jedem Rad, die Seitenkräfte und den Luftwiderstand. Ein Prozeßrechner erfaßt alle Daten und wertet sie für die Konstrukteure aus.

Wo und wie die Windkräfte einen Wagen angreifen, hängt von der Karosserieform, dem Unterboden, den angebauten Teilen (wie Spiegel und Scheibenwischer) und von der Beladung des Wagens ab. Fädchen an der Außenhaut und Rauchstreifen zeigen den Versuchsingenieuren deutlich, woher und wie der Wind weht. So kann man am Verlauf der Rauchfäden zum Beispiel erkennen, wie die Strömung einer Bug- oder Heckkontur folgt.

Man kann aber auch feststellen, ob die Kühlerpartie nur nach aerodynamischen Gesichtspunkten optimal gestaltet worden ist, oder ob sie auch – was natürlich wichtig ist – dem Motor die unentbehrliche Kühlluft in genügendem Maße zuführt.

Die nämlich benötigt er nicht nur bei flotter Fahrt. Er braucht sie vor allem auch im Stau und bei kriechender Serpentinenfahrt in 30 Grad Hitze.

HOR



Bleifrei tanken – heutzutage kaum ein Problem mehr, denn das Netz der Service-Stationen in der Bundesrepublik wird zusehends dichter. Viele der größeren Tankstellen haben inzwischen Zapfstellen für bleifreies Benzin, und die Umrüstung geht zügig voran. Die Werkstätten haben sich mittlerweile auf den nachträglichen Einbau von Katalysatoren eingerichtet.

Katalysator-Nachrüstung: Der Doppel-Effekt lohnt die Fahrt zur Werkstatt

Nach erheblichen Anlaufschwierigkeiten durch fehlende Einzelteile und Probleme mit technischen Lösungen steht der Umrüstung gebrauchter Autos auf schadstoffarme Techniken nichts mehr im Wege.

Wer also in absehbarer Zeit noch kein neues Katalysator-Auto kaufen, dennoch aber in den Genuß der Steuerermäßigung kommen und etwas für die Verbesserung der Luftqualität tun will, kann nun mit seinem Fahrzeug in die Werkstatt fahren und es umrüsten lassen.

Die langwierigen Genehmigungsverfahren für die kleinen, preiswerten ungeregelten Schadstoffumwandler sind abgeschlossen. Der Großangriff auf ältere Autos mit erheblichem Schadstoffausstoß kann beginnen. Viele Modelle erreichen mit dem ungeregelten Katalysator sogar die Grenzwerte für die auch finanziell reizvolle Einstufung „Schadstoffarm".

Doch auch das sollte vor der Operation an der Bodengruppe nicht verschwiegen werden:

Probleme können entstehen, wenn der gebrauchte Motor Schaden leidet. Nach gängiger Rechtsprechung entfällt der Garantieanspruch, wenn Defekte direkt oder indirekt durch das Fremdteil entstanden sind. Die freien Nachrüster müssen sich hier noch etwas einfallen lassen. Allerdings ist nur schwer vorstellbar, daß es durch den Katalysator zu Motorpannen kommen kann.

Hier ist eine erste Übersicht über die Nachrüstmöglichkeiten, die ab sofort angeboten werden. Alle Modelle sind zusammengestellt, die durch einen nachträglichen Eingriff „schadstoffarm" oder „bedingt schadstoffarm" werden. Die Preise hat der Allgemeine Deutsche Automobil Club (ADAC; München) nach Werkstatt-Befragungen ermittelt.

Einige wichtige Tips: Nach der Umrüstung gehen Sie mit der Bescheinigung der Werkstatt zur Kfz-Zulassungsstelle und melden die Umrüstung; diese Behörde informiert auch das Finanzamt. Zum TÜV müssen Sie nur dann, wenn Sie selbst oder eine nicht ASU-berechtigte Werkstatt umgebaut hat. – Hier die Modell-Liste.

Audi
Nachrüstung beim V.A.G.-Händler nur für das laufende Modelljahr:
Audi 80 1,3 (44 kW): ungeregelter Katalysator 950 Mark, Stufe C
Audi 80 1,6 (55 kW): ungeregelter Katalysator 950 Mark, schadstoffarm
Audi 90 2,0 (85 kW): ungeregelter Katalysator 1095 Mark, schadstoffarm
Audi 100 2,0 (185 kW): ungeregelter Katalysator 1095 Mark, schadstoffarm
Freie Anbieter: Schulte, Oberland/Mangold, Walker, Leistritz Maschinenfabrik, Ernst.

Fiat
Ab Serienbeginn, ungeregelter Katalysator, *alle Stufe C: Panda 45:* 575 Mark, Uno 55, 60S, 70S, SX, SL: 755 Mark, Ritmo 60, 65, 70, 75 (1,3 l): 755 Mark.

Ford
Fiesta 1,6 Diesel: Ab Serienbeginn neue Düsen, 390 Mark, schadstoffarm, US-Werte; Escort/Orion 1,6 Diesel: Ab Serienbeginn, Abgasrückführung, etwa 1140 Mark, schadstoffarm, US-Werte
Die Nachrüstung ist für alle Diesel zu empfehlen, die vor dem 1. Januar 1985 erstmals zugelassen wurden. Da sie US-Werte erreichen, werden sie schon als schadstoffarm anerkannt.

Lada
Alle derzeit angebotenen Modelle: ungeregelter Katalysator 850 Mark, schadstoffarm.

Nissan
Werk zahlt die Hälfte der Einbaukosten: Micra: ungeregelter Katalysator 495 Mark, Stufe C; Cherry: ungeregelter Katalysator 595 Mark, Stufe C.

Opel
Nachrüstung beim Opel-Händler ab Modelljahr 80, Einbaukosten werden bis 30. Juni 1986 übernommen: *Corsa* 1,2 (33 kW): ungeregelter Katalysator 464 Mark, Stufe C; Kadett E 1,3 (44 kW): ungeregelter Katalysator 637 Mark, Stufe C; Ascona C 1,3 (44 kW): ungeregelter Katalysator 1017 Mark, *Stufe C; Ascona C 1,6 (55 kW):* ungeregelter Katalysator 1252 Mark, schadstoffarm; Rekord E 1,8 (55 kW): ungeregelter Katalysator 1392 Mark, schadstoffarm.
Freie Anbieter: Walker, Ernst, Doduco, GEFO (Quelle-Versand).

Peugeot
Außer GTi und 1 1/33 kW, elektropneumatischer Nachrüst-Kit, 500 Mark inkl. Einbau, Stufe C.

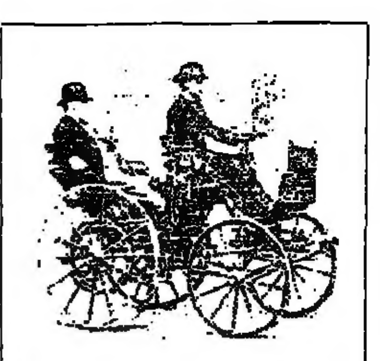
Renault
R 5 GTL 1,4 (43 kW): ungeregelter Katalysator 900 Mark, Stufe C; R 9 GTL/11 GTL 1,4 (49 kW): ungeregelter Katalysator 900 Mark, Stufe C.

Seat
Ibiza, Ronda, Malaga 1,2: ungeregelter Katalysator 600 Mark, Stufe C; Ibiza, Ronda, Malaga 1,5: ungeregelter Katalysator 600 Mark, schadstoffarm.

Subaru
Alle 1,8-l-Modelle ohne Turbo: ungeregelter Katalysator 1000 Mark, schadstoffarm.

Toyota
Camry *1,8/2,0, Tercel Allrad, Carina* II, Corolla 1,6: alle mit Schaltgetriebe, ungeregelter Katalysator Preis offen, schadstoffarm.

Volkswagen
Beim V.A.G.-Händler nur für das laufende Modelljahr: Polo 1,05 (33 kW): Micro-Kat, 430 Mark, Stufe C; Polo 1,3 (40 kW): Micro-Kat, 480 Mark, Stufe C; Golf Jetta 1,3 (40 kW): Micro-Kat, *480 Mark, Stufe C; Golf/Jetta,* Scirocco 1,6 (55 kW): ungeregelter Katalysator 950 Mark, schadstoffarm; Passat 1,3 (44 kW): ungeregelter Katalysator 950 Mark, Stufe C; Passat 1,6 (55 kW): ungeregelter Katalysator 950 Mark, schadstoffarm; Passat 2,0 (85 kW): ungeregeler Katalysator 1095 Mark, schadstoffarm.
Freie Anbieter: Schulte, Oberland/Mangold, Walker, Leistritz Maschinenfabrik, Bosal, Ernst: Golf/Jetta, Passat/Santana 1,6 (55 kW): ab 8/83, ungeregelter Katalysator 950 Mark, schadstoffarm.
Golf 1,5: ab 8/81, ungeregelter Katalysator 950 Mark, schadstoffarm; Passat/Santana 1,6: ab Baujahr 8/81, ungeregelter Katalysator 950 Mark, schadstoffarm. (AW)



Auto, Avus, Attraktionen – im Herbst in Berlin

Zur großen Ausstellung „Auto, Avus, Attraktionen" (AAA) vom 11. bis 19. Oktober steht Berlin zum fünften Mal im Zeichen des Automobils. Die Produktpräsentation der Hersteller und Importeure von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen, der Zulieferer- und Zubehörindustrie kombiniert mit fachlichen Beiträgen von Institutionen und Organisationen aus Forschung und Entwicklung sowie das abwechslungsreiche begleitende Rahmenprogramm bestimmen den besonderen Veranstaltungscharakter dieses Auto-Salons.

Im Fachprogramm wird es Podiumsgespräche mit zukunftsorientierten Themen geben; beispielsweise „Der Mensch und sein Auto – Ist der Mensch durch die Technik überfordert?"; Experten aus Industrie, Medizin, Politik und Verkehrsplanung sollen an der Schwelle zum zweiten Jahrhundert des Automobils Gedanken darüber austauschen, wie sich die Beziehungen „Fahrer – Auto" und „Gesellschaft – Auto" entwickeln können und sollen.

„100 Jahre Automobil" – diesem Thema wird sich eine spezielle Ausstellung in der Messehalle 1 widmen. In mehreren Sequenzen werden Ausschnitte aus der Entwicklungsgeschichte des Automobils gezeigt. Der Bogen spannt sich von den Vorläufern des ersten Benzinwagens von 1886 über die „wilden Jahre" der Weiterentwicklung nach 1900, die „goldenen zwanziger Jahre" der Perfektionierung bis hin zum Wiederaufbau nach 1945 mit neuen Werkstoffen und Produktionstechniken, um einige Beispiele zu nennen. Diese zeitgeschichtliche Darstellung soll lebendig sein. (AW)



In 22 Städten schafft das Auto Arbeitsplätze

Deutsche Zentren der Automobilproduktion – da denkt man sofort an Stuttgart und Wolfsburg, München, Köln und Rüsselsheim. Bei genauer Betrachtung sind 22 Städte in der Bundesrepublik unmittelbar vom Auto geprägt: Emden, Osterholz, Bremen, Wolfsburg, Hannover, Salzgitter, Bochum, Düsseldorf, Köln, Butzbach, Rüsselsheim, Saarlouis, Mannheim, Wörth, Neckarsulm, Neunkirchen, Gaggenau, Stuttgart, Ingolstadt, Dingolfing, Ulm und München. An diesen Standorten der Automobilindustrie werden Pkw und Kombi, Lkw, Busse und Zugmaschinen produziert, sind viele Zulieferer angesiedelt.

Das Gros der Zulieferer aber ist quer über die Republik verteilt. Von Bonn bis Berlin, von Kiel bis Konstanz, von Papenburg bis Plattling, von Wemding bis Wuppertal. Die Autoindustrie selbst beschäftigt 750 000 Mitarbeiter. Weitere 650 000 sind in vorgelagerten Bereichen tätig – sozusagen die Zulieferer der Zulieferer.

Der Autobau ist ein gigantisches Puzzle. Ein Wagen der Mittelklasse besteht aus etwa 7000 Teilen. Und alle sind gleich wichtig, auch die kleinen Schraub-Muttern, die keiner zur Kenntnis nimmt.

Im Gegensatz zum natürlich gewachsenen und damit weit verzweigten Netz der Zulieferer in Deutschland haben die Japaner bei ihren neuen Fertigungszentren die notwendigen Firmen in unmittelbarer Nähe der Produktionsstraßen angesiedelt. HOR

Es lenkt der Mensch und denkt der Chip

Von PETER HANNEMANN

Die Elektronik ist weltweit und in allen Branchen mit Riesenschritten auf dem Vormarsch. Auch im Automobilbau spielt künftig der Einsatz von Halbleitern und Chips eine entscheidende Rolle. Bei allem Fortschritt und Vorsprung, den die deutsche Fahrzeugindustrie erreicht hat: Die Elektronik im Auto steht erst am Anfang ihrer Möglichkeiten.

Vor der Elektronik stand allerdings die Elektrik. Neben der Versorgung mit Strom dient sie seit langem dem Bedienungskomfort. Elektromotoren öffnen und schließen Fenster und Schiebedach, verriegeln Türen sowie Tank- und Kofferklappe, verstellen Lenkrad, Sitze und Kopfstützen, justieren Scheinwerfer und Spiegel. Nur: Selbständig denken und handeln können die Motoren nicht.

Hier liegt die Grenze zur Elektronik nach der Faustformel: Überall, wo Halbleiter und der Computer als Steuergerät im Spiel sind, handelt es sich um Elektronik. Wichtigste Impulsgeber sind Sensoren. Sie leiten die Informationen an den Computer, der in Bruchteilen von Sekunden Funktionen am Fahrzeug regelt oder steuert – und das sicher, präzise und ohne Verschleiß. Mikroprozessoren sind in der Lage, pro Minute genausoviel Berechnungen vorzunehmen wie 400 Techniker mit Taschenrechnern in einem ganzen Jahr.

Die Anwendungsgebiete der Elektronik lassen sich grundsätzlich in fünf Funktionsbereiche gliedern:
- Regelung und Steuerung von Motor und Antriebsstrang,
- Karosserie und Sicherheit,
- Fahrwerk und Komfort,
- Information und Navigation,
- Gimmicks und Unterhaltung.

Besonders die Münchener Automobilfirma BMW widmet sich hingebungsvoll der Elektronik. Zwar lassen auch dort die teuren Systeme einen Einsatz bislang nur in den Oberklassemodellen der 7er-Reihe zu, doch setzt BMW schon bei den Einstiegsmodellen sinnvolle Elemente ein. So besitzt bereits der 316 keinen mechanischen, sondern einen elektronischen Vergaser, während alle anderen Modelle über ein elektronisches Einspritzsystem verfügen. Ohnehin hat sich die elektronische Zündung dank ihres sparsamen Umgangs mit dem Treibstoff und geringen Schadstoffausstoßes bei nach wie vor hoher Leistungsausbeute durchgesetzt.

Perfektes Motor- und Getriebemanagement, wie es beispielsweise der 745i bietet, findet sich nur in wenigen teuren Fahrzeugen. Hier werden sämtliche Steuer- und Regelfunktionen von Motor und Antriebsstrang in einer Zentralelektronik koordiniert. Je nach Betriebszustand oder Anweisungen des Fahrers regelt der Computer entsprechend den Sensorimpulsen Zündung, Benzineinspritzung, Klopfregelung, Ladedruck und das automatische Getriebe – zur Zeit das Optimum des Machbaren. Die stets auf Nummer Sicher gehende Firma Daimler-Benz überläßt die Funktionstüchtigkeit ihrer Modelle nicht ausschließlich der Elektronik. Zwar werden auch hier Motor und Automatik-Getriebe elektronisch beaufschlagt, doch bei den Einspritzsystemen bevorzugen die Schwaben noch Kombinationen aus Elektronik und Mechanik, um im Falle eines Ausfalls gewisse Notlaufeigenschaften sicherzustellen.

Auch um einen möglichst schadstoffarmen Verkehr mit geregeltem Katalysator und bleifreiem Benzin zu gewährleisten, ist die Halbleiter-Technik unumgänglich. Die inzwischen bestens bekannte Lambda-Sonde ermittelt im Abgas den Sauerstoffgehalt und meldet ihn dem Computer, der, um eine möglichst optimale Verbrennung bemüht, entsprechend das elektronische Gemischaufbereitungssystem aussteuert.

Populär wurde die Auto-Elektronik in den letzten Jahren erst so richtig durch das phänomenale Anti-Blockier-System (ABS). Das Steuergerät verringert bei geringster Blockierneigung der Räder die Bremswirkung auf jenes Maß, wo eine optimale Verzögerung und weiterhin lenkbare Räder auch bei Panikbremsungen garantiert sind. Quasi im Umkehrverfahren funktioniert die Antischlupfregelung (ASR). Hier verhindert die Elektronik nicht das Blockieren, sondern das Durchdrehen der Räder. Volvo kam bei seinen großen Limousinen als erster mit ASR in die Serie. Mercedes und BMW werden in Kürze folgen.

In die gleiche Richtung zielt auch das elektronische Gaspedal. Hier werden nur über einen anderen Weg die Wünsche des Fahrers weitergeleitet. Wir kennen alle den Zustand: Will man schnell beschleunigen, wird meistens Vollgas gegeben. Die Elektronik gibt in dem Fall nur soviel Gas weiter, *wie zur bestmöglichen Traktion nötig ist.*

Ein derartiges Bündel an aktiven Sicherheitseinrichtungen ist aber leider zur Zeit noch eine Frage des Geldes. Zum Serienumfang gehören all diese Sicherheitspakete nur bei teuren Fahrzeugen. Einzig die Firma Ford bietet beim preiswerteren Scorpio ABS schon ohne Aufpreis, der ansonsten 2500 bis 3500 Mark beträgt.

Ähnlich sieht es im Bereich der passiven Sicherheit aus, wo Airbag und Gurtstrammer einerseits ohne Chips, andererseits ohne Zaster ihren Dienst nicht antreten können. Wird eine definierte Aufprallgeschwindigkeit überschritten, zündet die Elektronik den Luftsack und zieht gleichzeitig die Gurte stramm. Ein fast schon perfekter Insassenschutz, den es aber vorerst nur für den Fahrer gibt. BMW und Mercedes haben eine Variante für den Beifahrer allerdings in nächster Zeit serienreif.

Auf einem anderen Gebiet begannen die Japaner Forschungsarbeiten, als es bei uns dafür noch keine Notwendigkeit gab: Die Rede ist von einem elektronischen Fahrwerk- und Dämpfersystem. Perfekt abgestimmte Fahrwerke bei allen deutschen Autoherstellern brachten sowohl im Komfortverhalten als auch in puncto Fahrsicherheit beste Ergebnisse. Den japanischen Produzenten unterstellte man, daß sie die Elektronik nur deshalb zu Hilfe nehmen, da ihnen die Begabung auf diesem Gebiet völlig abgehe.

Inzwischen haben sich die Zeiten geändert. Aerodynamische und leichte Fahrzeuge auf der einen Seite, höhere Geschwindigkeiten auf der anderen lassen ein je nach Bedingungen veränderbares Fahrwerk nicht mehr unsinnig erscheinen. Somit kann sich auch der Stoßdämpfer, jenes Element im Fahrwerk eines jeden Autos, das über Komfort oder Sportlichkeit oder beides mitentscheidet, der elektronischen Intelligenz nicht mehr entziehen. Die Firma Bilstein hat ihn entwickelt, im Porsche 959 ist er eingebaut, um innerhalb einer Geschwindigkeitsbandbreite automatisch die Stoßdämpferhärte je nach Notwendigkeit zu verstellen. Gleichzeitig senkt sich die Karosserie bei höheren Geschwindigkeiten um einige Zentimeter ab, um die Strömungsverhältnisse zu verbessern. Da eine Änderung des Reifendrucks im Highspeed-Bereich schlimme Folgen haben könnte, hält ein elektronischer Reifendruckwächter den Fahrer auf dem laufenden. Und damit der Klima- und der Bedienungskomfort nicht zu kurz kommen, steuern im Innenraum die „grauen Zellen" die Heizungs- und die Geschwindigkeitsregelung gleich mit.

Mitfahrer Computer wird sich ohnehin in den Innenräumen unserer Fahrzeuge noch mehr bemerkbar machen als bisher. Nach anfänglich übertriebener *Komplexität* bieten fast alle deutschen Fahrzeugproduzenten einfach zu bedienende Multifunktionsanzeigen an. Auf Knopfdruck lassen sich diverse Auskünfte über den technischen Zustand des Wagens, Spritverbrauch, Wegstrecke und Durchschnittsgeschwindigkeiten abrufen. BMW schickt sogar über eine Service-Intervallanzeige den Kunden mit dessen Fahrzeug je nach *Verschleiß zur Inspektion oder zum* Ölwechsel in die Werkstatt.

Bereits zum Ende dieses Jahrzehnts werden Leit- oder Navigationssysteme dem Fahrer oder Beifahrer das Wälzen im Kartenmaterial abnehmen. Dann nämlich übernehmen Mikroprozessoren die Suche nach der schnellsten oder kürzesten Route. Mit Hilfe von Induktionsschleifen im Asphalt oder CD-Platten, auf denen umfangreiches Kartenmaterial gespeichert werden kann, arbeiten derartige Verkehrsleitsysteme via Computer komplette Fahrtstrekken aus, führen den Fahrer zum Ziel und bestimmen jederzeit den Standort des Wagens. Darüber hinaus informieren sie auch über Störungen am Auto, melden frühzeitig Staus oder Glatteis und bieten umgehend Alternativ-Strecken an.

Daß die Anwendung der Elektronik im *Auto auch* übertrieben, ja unsinnig eingesetzt werden kann, zeigt sich nicht nur im Unterhaltungsbereich, vielmehr auch in der falschen Erkenntnis der Automobilbauer, dem Spieltrieb des Lenkers genügen zu müssen. Sprechende Armaturenbretter, wo der Fahrer akustisch auf nicht geschlossene Türen, nicht angelegte Gurte, schwindenden Benzinvorrat und so weiter hingewiesen wird, sind ebenso von der Kundschaft nicht angenommen worden wie Flüssigkristall- oder Digitalanzeigen mit flimmernden Säulen für Drehzahl und Tankanzeige, die an Spielautomaten oder Fieberthermometer erinnern. Wie das Cockpit der Zukunft nun endgültig aussehen wird, darüber scheiden sich derweil noch die Geister. Bei aller elektronischer Innovation haben unzweckmäßig konzipierte Neuerungen stets einen zentralen Nachteil: Sie lenken die Aufmerksamkeit des Fahrers von der Straße ab.

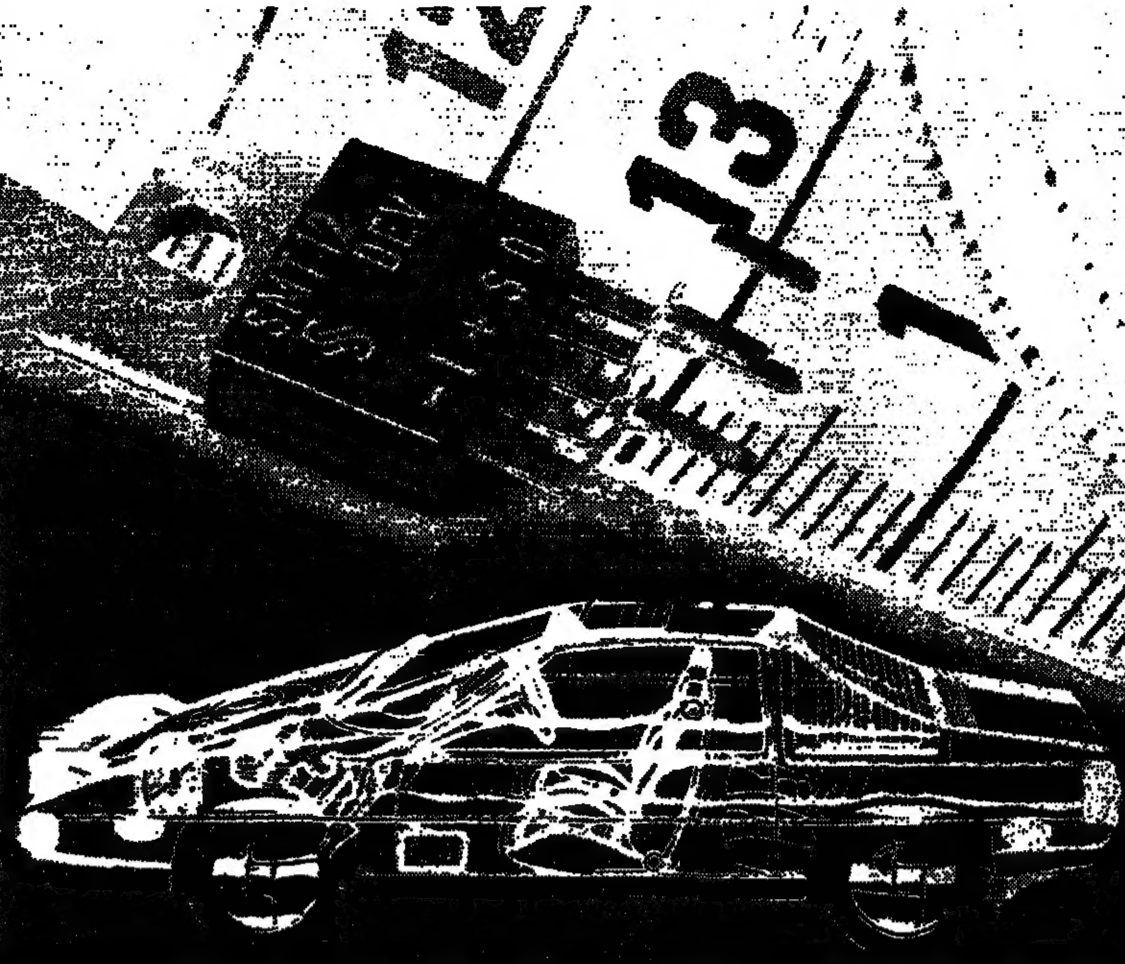
Ähnlich verhält es sich auch bei den Autoradios. Sie mögen sicherlich durch ihr elektronisches Hirn weitaus mehr können als die bislang bekannten Geräte mit ihren Stationstasten. *Aber um sie bedienen zu können,* ist schon das Studium einer meist recht kompliziert angelegten Bedienungsanleitung oder gleich Fachpersonal nötig.

Der Wunsch nach analogen Anzeigen und vereinfachtem Bedienungskomfort scheint vorerst die Chips im Innenraum zu begrenzen. Dennoch wird es in der Zukunft für die Elektronik noch eine Menge Arbeit geben; denn wie schon eingangs erwähnt, steht sie erst am Anfang, das Auto und das Autofahren zu revolutionieren.

So werden sich die Fortschritte neben der Verbesserung des Schadstoffverhaltens im Motor vorrangig auf den Gebieten der Bedienung und der Sicherheit vollziehen. Nähert sich der Fahrer beispielsweise seinem geparkten Fahrzeug, signalisiert ein Handsender dem Mikroprozessor, den Wagen zu entriegeln, *die Tür zu* öffnen und den Motor anzulassen. Der schon bekannte Reifenwächter wird dann nicht nur den Luftdruck kontrollieren, sondern auch den Verschleiß der Pneus überwachen und, wenn es geboten erscheint, empfehlen, die Reifen zwecks eines gleichmäßigen Abriebs untereinander zu tauschen.

Das Ein- und Ausparken wird wohl im Jahr 2000 auch für den untalentiertesten Lenker kein Problem mehr sein. Kaum ist der Rückwärtsgang eingelegt, schaltet sich am Heck eine Fernsehkamera nebst Abstandsradar ein. Ohne lästige Verrenkungen und ohne das oft täuschende Augenmaß über ein klobiges, sichtbehinderndes Aero-Heck hinweg ließe sich via Bildschirm und eingeblendeten Entfernungsmesser millimetergenau rangieren.

Noch scheint unbestritten, daß die Elektronik dem Fahrer das Lenken, Gasgeben und Bremsen nicht abnehmen kann. In Anbetracht der Leistungsfähigkeit der Computertechnik aber wird man wohl für das 21. Jahrhundert auch dafür keine Garantie mehr geben können.





Der Einsatz herkömmlicher Elektronik im Auto scheiterte bislang oft an den für Chips *zu hohen Stromstärken,* die beispielsweise für den Scheibenwischer-Betrieb benötigt werden. Der neue „Smart Sipmo" von Siemens verkraftet bis zu 12 Ampere, reduziert den Verkabelungsaufwand in der Elektrik und schaltet sich bei Gefahr sofort ab.

Gedämpfter Kostenanstieg für Autohaltung

Auch bei den Autohaltungskosten setzt sich der Trend des verlangsamten Preisanstiegs weiter fort: Nach dem vom Statistischen Bundesamt *veröffentlichten* Autokosten-Index stiegen die Preise für Kfz-Anschaffung und -Unterhaltung im Vergleich zu Dezember 1984 um 2,2 Prozent; zum Vergleich die Lebenshaltungskosten: plus 1,8 Prozent.

Sieht man sich die einzelnen Kostenarten an, ergibt sich ein unterschiedliches Bild. Auf der positiven Seite sind die Benzinpreise zu nennen, die jetzt 1,2 Prozent unter dem Niveau des Vorjahresmonats liegen. Im Rahmen bleiben die Reparaturen und Dienstleistungen der Werkstätten mit plus 2,1 Prozent. Die Preise für Neuwagen hingegen stiegen innerhalb Jahresfrist um 3,3 Prozent, und für die Versicherungen ergibt sich sogar eine Verteuerung um 7,7 Prozent. Dieser Anstieg ist jedoch nur statistisch: Im Vergleichszeitraum wurde die Basis mit der Hereinnahme der Kaskoprämien (neben den Prämien für die Kfz-Haftpflicht) in den Index verändert.

Der ADAC hat errechnet, daß es 1986 wegen der Steuervergünstigungen zwar für jene Autofahrer zu Verbilligungen kommt, die auf schadstoffarme Autos umsteigen. Die Mehrheit der Kraftfahrer aber kann dies aus verschiedenen Gründen noch nicht, so daß sie ein überdurchschnittlich stetes Steigen der Autohaltungskosten trifft. Diese Erhöhung wird vor allem durch die Kfz-Steuer verursacht, deren Index erstmals seit Existenz des Autokosten-Index steigen wird: Steuerbefreiung beziehungsweise -ermäßigung gibt es nur für relativ wenige Pkw, für die meisten gibt es wegen des Festhaltens der Bundesregierung an der Strafsteuer eine *Erhöhung um 30 Prozent* auf 18,80 Mark pro 100 ccm; Neuwagen ohne schadstoffmindernde Technik werden mit einer um 50 Prozent höheren Steuer belegt (23,60 statt 14,40 Mark pro 100 ccm).

Insgesamt ist für die vier wichtigsten Kostenarten nachfolgende Entwicklung zu erwarten:

Autopreise: Hier wirken sich die Maßnahmen zur Schadstoffminderung kostentreibend aus, denn Umweltschutz ist zum Nulltarif nicht machbar. Die Ausrüstung von immer mehr Neuwagen mit abgasreinigender Technik bewirkt den Preisanstieg; die Verteuerung ist jedoch in diesen Fällen nur rechnerisch, denn die Autofahrer, die ein schadstoffarmes Auto kaufen, sparen ja an der Kfz-Steuer.

Benzinpreise: Aus drei Gründen wird es hier eher zu einem Sinken als zu einem Steigen kommen. Einmal herrscht auf dem Weltmarkt ein Rohöl-Überangebot, das – dramatische Entwicklungen in Opec-Ländern ausgeschlossen – vorläufig bestehen bleibt. Zum zweiten ist die Deutsche Mark aufwertungsverdächtig, wodurch zumindest tendenziell eine Verbilligung beim Rohöl-Import erreicht werden kann. Und zum dritten werden immer mehr Autofahrer bleifreies Benzin tanken, das im Schnitt einen Pfennig billiger als bleihaltiges Benzin geworden ist.

Reparaturkosten: Durch die Verlängerung der Service-Intervalle wird der Geldbeutel des Autofahrers zunächst entlastet, die einzelne Inspektion jedoch teurer werden. Wenn die Nachrüstung gebrauchter Fahrzeuge mmit schadstoffreduzierender Technik tatsächlich stark gefragt wird, besteht die Gefahr globaler Preiserhöhungen für Werkstatt-Leistungen.

Kfz-Versicherungen: Nennenswerte Veränderungen sind kaum zu erwarten. Die Tarife in der Kfz-Haftpflicht bleiben 1986 stabil, die Regionalisierung der Teil- und Vollkasko-Prämien wird nach Angaben der Versicherungswirtschaft insgesamt keine wesentlichen Veränderungen bringen, denn teilweise erheblichen Verteuerungen in bestimmten Regionen stehen Verbilligungen in anderen Tarifbezirken entgegen. (AW)

WELT ● REPORT

100 JAHRE AUTOMOBIL

Konzeption und verantwortlich für den Inhalt:
Heinz Horrmann

Redaktion:
Heinz Kluge-Lübke, Torsten W. Krauel; Bonn

Anzeigen:
Hans Biehl, Hamburg

Bildnachweis:
Titel: Daimler-Benz
S. 2: R.Schulze-Vorberg (2), Werkfoto
S. 3: Werkfotos (4)
S. 4: Halwart Schrader (2), Werkfoto, Ingo Seiff, Sven Simon, Bernd Kollmann
S. 6: Creative Colour, Werkfotos (5), ht-Press, Horrmann, IVB-Report
S. 8: Harald Mertes (2)
S. 9: Werkfotos (6)
S.10: IVB-Report, Werkfoto
S.12: Werkfotos (4)
S.13: Wolfgang Morell, NB-Report
S.14: Siemens, Aseg Delco Electronics